

Diário do Legislativo de 21/02/1998

MESA DA ASSEMBLÉIA

Presidente: Romeu Queiroz - PSDB

1º-Vice-Presidente: Cleuber Carneiro - PFL

2º-Vice-Presidente: Francisco Ramalho - PSDB

3º-Vice-Presidente: Geraldo Rezende - PMDB

1º-Secretário: Elmo Braz - PPB

2º-Secretário: Ivo José - PT

3º-Secretário: Marcelo Gonçalves* - PDT

4º-Secretário: Dilzon Melo - PTB

5º-Secretário: Maria Olívia - PSDB

*Afastado do exercício do mandato, por investidura no cargo de Secretário de Estado.

SUMÁRIO

1 - ATAS

1.1 - 340ª Reunião Ordinária

1.2 - Reunião de Debates

1.3 - 77ª Reunião Especial

2 - ORDENS DO DIA

2.1 - Plenário

2.2 - Comissão

3 - COMUNICAÇÕES DESPACHADAS PELO SR. PRESIDENTE

4 - MATÉRIA ADMINISTRATIVA

ATAS

ATA DA 340ª REUNIÃO ORDINÁRIA, EM 19/2/98

Presidência dos Deputados Romeu Queiroz e Francisco Ramalho

Sumário: Comparecimento - Abertura - 1ª Parte: 1ª Fase (Expediente): Ata - 2ª Fase(Grande Expediente): Apresentação de Proposições: Projeto de Lei nº 1.613/98 - Comunicações: Comunicações das Bancadas do PFL; do PFL e do PL; do PMDB; do PMDB e do PT; e do PSDB e dos Deputados Sebastião Helvécio, Bilac Pinto, Gilmar Machado (3), Sebastião Navarro Vieira (2), José Militão e Arnaldo Penna - Oradores Inscritos: Discursos dos Deputados Roberto Amaral, Wanderley Ávila, Raul Lima Neto e Carlos Pimenta - 2ª Parte (Ordem do Dia): 1ª Fase: Abertura de Inscrições - Questão de ordem - Designação de Comissões: Comissão Especial para Emitir Parecer sobre o Veto Parcial à Proposição de Lei nº 1.550/97 - Leitura de Comunicações - 2ª Fase: Questão de ordem - Encerramento.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados:

Romeu Queiroz - Francisco Ramalho - Ivo José - Dilzon Melo - Maria Olívia - Adelmo Carneiro Leão - Ailton Vilela - Ajalmar Silva - Alberto Pinto Coelho - Alencar da Silveira Júnior - Alvaro Antônio - Ambrósio Pinto - Anivaldo Coelho - Antônio Andrade - Antônio Júlio - Antônio Roberto - Arnaldo Canarinho - Arnaldo Penna - Carlos Pimenta - Dimas Rodrigues - Dinis Pinheiro - Djalma Diniz - Durval Ângelo - Ermano Batista - Geraldo da Costa Pereira - Geraldo Santanna - Glycon Terra Pinto - Hely Tarquínio - Irani Barbosa - Ivair Nogueira - João Batista de Oliveira - João Leite - Jorge Hannas - José Bonifácio - José Braga - José Henrique - José Maria Barros - José Militão - Leonídio Bouças - Luiz Fernando Faria - Marco Régis - Mauri Torres - Mauro Lobo - Miguel Barbosa - Olinto Godinho - Paulo Schettino - Péricles Ferreira - Raul Lima Neto - Rêmo Aloise - Roberto Amaral - Ronaldo Vasconcellos - Sebastião Costa - Wanderley Ávila - Wilson Pires - Wilson Trópia.

Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Francisco Ramalho) - Às 14h15min, a lista de comparecimento registra a existência de número regimental. Declaro aberta a reunião. Sob a proteção de Deus e em nome do povo mineiro, iniciamos os nossos trabalhos. Com a palavra, o Sr. 2º-Secretário, para proceder à leitura da ata da reunião anterior.

1ª Parte

1ª Fase (Expediente)

Ata

- A Deputada Maria Olívia, 5ª-Secretária, nas funções de 2º- Secretário, procede à leitura da ata da reunião anterior, que é aprovada sem restrições.

2ª Fase(Grande Expediente)

Apresentação de Proposições

O Sr. Presidente - Não havendo correspondência a ser lida, a Mesa passa a receber proposições e a conceder a palavra aos oradores inscritos para o Grande Expediente.

- Nesta oportunidade, é encaminhada à Mesa a seguinte proposição:

PROJETO DE LEI Nº 1.613/98

Torna obrigatória a instalação de dispositivos de segurança nas agências e nos postos de serviços bancários no Estado de Minas Gerais.

A Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais decreta:

Art. 1º - Ficam as instituições bancárias obrigadas a instalar dispositivos de segurança em suas agências e em seus postos de serviço situados no Estado de Minas Gerais.

Art. 2º - Sem prejuízo de outros equipamentos, cada unidade de atendimento bancário deverá dispor, em todos os acessos destinados ao público, de porta eletrônica de segurança individualizada, provida com os seguintes itens:

I - detector de metais;

II - travamento e retorno automático;

III - abertura ou janela para depósito do metal detectado;

IV - vidros laminados e resistentes ao impacto de projéteis de armas de fogo.

Art. 3º - As instituições bancárias disporão de 180 (cento e oitenta) dias para adaptarem-se às exigências desta lei, contados da data de sua publicação.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Reuniões, 18 de fevereiro de 1998.

Gilmar Machado

Justificação: Este projeto justifica-se pela necessidade de as agências bancárias em nosso Estado estarem munidas com equipamentos que possam fazer frente à crescente onda de assaltos. Segundo dados da própria Secretaria de Estado da Segurança, no ano de 1996, foram registrados 10 assaltos na Capital e 55 no interior, ao passo que, em 1997, até meados de dezembro, ocorreram 20 assaltos na Capital e 79 no interior.

Esperamos, com as medidas previstas no projeto, trazer maior segurança à vida e ao patrimônio dos usuários dos serviços bancários e, ao mesmo tempo, garantir a integridade física e psicológica dos trabalhadores do setor, que terão maior tranquilidade em seu ambiente de trabalho.

São esses, em resumo, os motivos que me levam a contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto.

- Publicado, vai o projeto às Comissões de Justiça e de Direitos Humanos para parecer, nos termos do art. 188, c/c o art. 102, do Regimento Interno.

Comunicações

- São também encaminhadas à Mesa comunicações das Bancadas do PFL; do PFL e do PL; do PMDB; do PMDB e do PT; e do PSDB e dos Deputados Sebastião Helvécio, Bilac Pinto, Gilmar Machado (3), Sebastião Navarro Vieira (2), José Militão e Arnaldo Penna.

Oradores Inscritos

- Os Deputados Roberto Amaral, Wanderley Ávila, Raul Lima Neto e Carlos Pimenta preferem discursos, que serão publicados em outra edição.

2ª Parte (Ordem do Dia)

1ª Fase

Abertura de Inscrições

O Sr. Presidente (Deputado Romeu Queiroz) - Não havendo outros oradores inscritos, a Presidência passa à 2ª Parte da reunião, com a 1ª Fase da Ordem do Dia, compreendendo as

comunicações da Presidência e de Deputados e a apreciação de pareceres e de requerimentos. Estão abertas as inscrições para o Grande Expediente da próxima reunião.

Questão de Ordem

O Deputado Durval Ângelo - Sr. Presidente, gostaria de apresentar uma questão de ordem - uma reclamação de vários jornalistas que cobrem a Assembléia Legislativa. Em razão de hoje estar havendo uma entrevista coletiva da ex-Prefeita de São Paulo Luiza Erundina, houve um fluxo enorme de profissionais da imprensa, com seus respectivos veículos, para o estacionamento da Assembléia. Muitos reclamaram que, ao chegarem ao estacionamento reservado para a imprensa, já havia carros oficiais de Prefeituras do interior e mesmo carros particulares. Muitos até se atrasaram porque não tiveram condição de estacionar.

Solicitamos que a Mesa Diretora da Assembléia tome as providências para que seja garantido o que está estabelecido nas placas: estacionamento próprio e específico para os jornalistas. Muito obrigado.

Designação de Comissões

O Sr. Presidente - A Presidência vai designar Comissão Especial para Emitir Parecer sobre o Veto Parcial à Proposição de Lei nº 13.599. Pelo PSDB: efetivo - Deputado Arnaldo Penna; suplente - José Maria Barros; pelo PFL: efetivo - Deputado Djalma Diniz; suplente - Deputado Wilson Trópia; pelo PMDB: efetivo - Deputado Anderson Aduato; suplente - Deputado José Henrique; pelo PT: efetivo - Deputado Adelmo Carneiro Leão; suplente - Deputado Marcos Helênio; pelo PDT: Deputado Raul Lima Neto; suplente - Deputado João Batista de Oliveira. Designo. À Área de Apoio às Comissões.

Leitura de Comunicações

- A seguir, o Sr. Presidente dá ciência ao Plenário das comunicações apresentadas nesta reunião pelas Bancadas do PFL - indicação do Deputado Bilac Pinto para Líder; do PFL e do PL - constituição do Bloco Liberal e indicação do Deputado Wilson Pires para Líder do bloco; do PMDB - indicação do Deputado Antônio Júlio para Líder; do PMDB e do PT - constituição do Bloco Parlamentar de Oposição e indicação do Deputado Anderson Aduato para Líder do bloco e do Deputado Adelmo Carneiro Leão para Líder da Minoria; do PSDB - indicação do Deputado Arnaldo Penna para Líder; e pelos Deputados Sebastião Helvécio, indicação dos Deputados Miguel Martini e Dinis Pinheiro para Vice-Líderes do Bloco Social Progressista; Bilac Pinto, indicação dos Deputados Djalma Diniz e Jorge Hannas para Vice-Líderes do PFL (Ciente.Publique-se. Cópia às Lideranças, Gilmar Machado (3) - informa que deixa de atuar como membro efetivo da Comissão de Justiça(Ciente. Publique-se.Cópia à Área de Apoio às Comissões e às Lideranças); indicação do Deputado Marcos Helênio para substituí-lo na referida Comissão e do Deputado Anivaldo Coelho para substituí-lo como membro efetivo na Comissão Parlamentar de Inquérito para Apurar a Instalação e a Exploração de Garimpos nos Rios do Território do Estado de Minas Gerais e seus Efeitos Devastadores e Corruptores, a qual continua a integrar como suplente; Arnaldo Penna - indicação do Deputado Carlos Pimenta para substituir o Deputado João Leite na Comissão Parlamentar de Inquérito para, no Prazo de 90 Dias, Apurar a Destinação dos Arquivos do Departamento de Ordem Política e Social - DOPS (Ciente.Designo. Cópia à Área de Apoio às Comissões e às Lideranças); e Sebastião Navarro Vieira - informa que se ausentará do País no período de 19 a 28/2, em missão oficial (Ciente.Publique-se.).

2ª Fase

O Sr. Presidente - Esgotada a matéria destinada à 1ª Fase, a Presidência passa à 2ª Fase da Ordem do Dia, com a discussão e a votação da matéria constante na pauta.

Questão de Ordem

O Deputado Wilson Pires - Sr. Presidente, não havendo "quorum", eu gostaria que V. Exa. encerrasse de plano a reunião.

Encerramento

O Sr. Presidente - A Presidência verifica, de plano, a inexistência de "quorum" para a continuação dos trabalhos e encerra a reunião, convocando os Deputados para a especial de logo mais, às 20 horas, nos termos do edital de convocação, e para a de debates de amanhã, dia 20, às 9 horas. Levanta-se a reunião.

ATA DA REUNIÃO DE DEBATES, EM 20/2/98

Presidência do Deputado Raul Lima Neto

Sumário: Comparecimento - Falta de "quorum".

Comparecimento

- Comparecem os Deputados:

Ivo José - Ailton Vilela - Ambrósio Pinto - Bilac Pinto - Djalma Diniz - Geraldo da Costa Pereira - Geraldo Santanna - Ivair Nogueira - Jorge Hannas - José Braga - José Henrique - José Maria Barros - Marco Régis - Miguel Barbosa - Raul Lima Neto - Rêmol Alose.

Falta de "Quorum"

O Sr. Presidente (Deputado Raul Lima Neto) - Às 9h15min, a lista de comparecimento não registra a existência de número regimental. A Presidência deixa de abrir a reunião, por falta de "quorum", e convoca os Deputados para a reunião ordinária de quarta-feira, dia 25, às 14 horas, com a seguinte ordem do dia: (- A ordem do dia anunciada pelo Sr. Presidente é a publicada na edição de 21/2/98.).

ATA DA 77ª REUNIÃO ESPECIAL, EM 17/2/98

Presidência do Deputado Romeu Queiroz

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Destinação da reunião - Apresentação dos componentes da Mesa - Palavras do Sr. Presidente - Palavras dos Srs. Raimundo Inácio de Oliveira, Antônio Carlos Ramos Pereira, José Guilherme do Couto e Marcelo Leonardo - Esclarecimentos sobre os debates - Debates - Encerramento.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados:

Romeu Queiroz - Cleuber Carneiro - Francisco Ramalho - Geraldo Rezende - Adelmo Carneiro Leão - Alencar da Silveira Júnior - Álvaro Antônio - Ambrósio Pinto - Anderson

Adauto - Antônio Andrade - Antônio Júlio - Arnaldo Canarinho - Arnaldo Penna - Bené Guedes - Carlos Pimenta - Dimas Rodrigues - Dinis Pinheiro - Djalma Diniz - Durval Ângelo - Ermano Batista - Geraldo da Costa Pereira - Geraldo Nascimento - Gil Pereira - Gilmar Machado - Glycon Terra Pinto - Hely Tarquínio - Ibrahim Jacob - Irani Barbosa - João Batista de Oliveira - João Leite - José Henrique - José Maria Barros - Luiz Fernando Faria - Marco Régis - Marcos Helênio - Miguel Martini - Olinto Godinho - Raul Lima Neto - Rêmolo Aloise - Roberto Amaral - Sebastião Costa - Sebastião Helvécio - Sebastião Navarro Vieira - Toninho Zeitune - Wanderley Avila - Wilson Pires.

Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Romeu Queiroz) - Às 9 horas, declaro aberta a reunião. Sob a proteção de Deus e em nome do povo mineiro, iniciamos os nossos trabalhos. Com a palavra, o Sr. 2º-Secretário, para proceder à leitura da ata da reunião anterior.

Ata

- O Deputado Roberto Amaral, 2º-Secretário "ad hoc", procede à leitura da ata da reunião anterior, que é aprovada sem restrições.

Destinação da Reunião

O Sr. Presidente - Destina-se esta reunião à realização da teleconferência sobre o Código de Trânsito Brasileiro, visando a fornecer aos interessados maiores informações sobre os aspectos relevantes da nova legislação federal e a esclarecer as dúvidas acerca da interpretação das novas regras de trânsito.

Apresentação dos Componentes da Mesa

O Sr. Presidente - Compõem a Mesa os Exmos. Srs. José Henrique Portugal, Secretário-Geral do Governador do Estado e, neste ato, representante de S. Exa.; Raimundo Inácio de Oliveira, Diretor do DETRAN-MG; Antônio Carlos Ramos Pereira, Presidente da BHTrans; Cel. José Guilherme do Couto, Diretor de Atividades Especializadas da Polícia Militar de Minas Gerais, e Marcelo Leonardo, Presidente da OAB-MG.

Palavras do Sr. Presidente

Autoridades que compõem esta Mesa, Deputados, Deputadas, senhores e senhoras: ao cumprimentar todos os participantes da teleconferência sobre o Código de Trânsito Brasileiro, quero assinalar que esta iniciativa consolida mais um espaço democrático aberto pela Assembléia Legislativa para análise e discussão de assuntos e questões de relevante interesse público, como ocorreu, em dezembro próximo, em relação à Lei de Diretrizes e Bases da Educação. Transmito a todos a expectativa de que o debate de hoje, a exemplo da primeira e tão produtiva teleconferência sobre educação, possa esclarecer dúvidas, propor sugestões - às quais o Conselho Nacional de Trânsito se tem mostrado receptivo - e contribuir para que a legislação em vigor seja aplicada em regime de colaboração entre o Governo e a sociedade.

Esclarecimento e busca de aperfeiçoamento, no que couber, desse novo instrumento legal são, pois, os objetivos centrais da teleconferência sobre o Código de Trânsito Brasileiro.

Encontram-se presentes autoridades, especialistas, representantes de entidades, a quem agradeço a aceitação do convite; com o canal aberto pela EMBRATEL, temos a participação direta da sociedade, por meio de todos vocês, que, nos mais diferentes pontos de Minas Gerais, estarão participando desse debate.

Naturalmente, há questões polêmicas envolvendo o novo Código, que poderão ser livremente colocadas, assim como há um grau ainda elevado de desinformação sobre ele.

Teve-se a impressão inicial - e, de certa forma, ela perdura - de que a nova legislação do trânsito foi imposta, sem se consultar a população. Muitos sabem que não foi exatamente assim. Na verdade, o Código atual começou a ser elaborado há quase dez anos e tramitou pelo Congresso Nacional nos últimos quatro anos. Sobre isso, a respeitada jornalista Dora Krammer escreveu um consciencioso artigo no "Jornal do Brasil", observando que os meios de comunicação deram pouco ou quase nenhum destaque a essa fase preliminar - e tão importante - da elaboração e discussão do Código. Decorreu disso a impressão de que ele foi aprovado de golpe, às pressas, sem que tivesse havido um prévio e amplo debate sobre as regras em vigor.

Na realidade, a maioria desses preceitos já constava no Código anterior, pois são regras rigorosamente acatadas nos principais países do mundo, obedecendo a convenções internacionais. O novo Código quer fazê-las efetivas no Brasil.

Se nele existem falhas, sempre haverá oportunidade de corrigi-las, e, exatamente por isso, debates como este são importantes. No sistema democrático, nenhuma lei é engessada; ao contrário, deve ter flexibilidade e admitir aperfeiçoamento. Penso, todavia, que um consenso já havia na maioria da sociedade: o da necessidade imperiosa de se conter, de algum modo, a violência do trânsito no País, torná-lo mais civilizado, menos selvagem.

Embora muitos conheçam os números que vou mencionar, é preciso ressaltá-los numa reunião como esta. Do total de mortes ocorridas em acidentes de trânsito no Brasil, 62% são por atropelamento. Nos Estados Unidos, o índice é de 14,4%. Na Europa, é de 8,3%. São dados do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Distrito Federal, reproduzidos pelo jornalista Roberto Pompeu de Toledo na revista "Veja". Em dois anos apenas - 1995 e 1996 -, morreram no trânsito, no Brasil, mais pessoas que o número de americanos mortos durante toda a guerra do Vietnã. Nesses dois anos, 52.416 pessoas perderam a vida nas estradas e nas ruas do País, enquanto o total de mortos dos Estados Unidos na guerra do Vietnã somou 47.369 pessoas. No ano passado, do total de cerca de 45 mil pessoas atendidas numa única rede hospitalar, 35%, ou seja, 16 mil, eram acidentados de trânsito.

Um último número para nossa análise e reflexão: levantamento feito pelos DETRANs de quatro Capitais brasileiras aponta que, em 1997, em 60% dos acidentes de trânsito, os motoristas estavam alcoolizados.

Mais do que quaisquer palavras, esses números, trágicos e dramáticos, denunciam que a questão do trânsito no Brasil deixou de ser exclusivamente um assunto referente a transporte sobre rodas. Tornou-se uma questão de respeito à vida.

Mencionei essa realidade gritante, porque ela permeia toda a discussão que se faz sobre o tema central de nosso debate de hoje.

Por outro lado, dados preliminares apontam para uma redução de 30% a 35% nos acidentes de trânsito com vítimas, após a vigência do novo Código, o que demonstra, de forma clara e objetiva, ser a nova lei extremamente benéfica.

Há no Código, reitero, aspectos que podem e devem ser considerados, como, por exemplo, a parte que diz respeito à responsabilidade do Estado enquanto agente ou gestor da infraestrutura e do sistema viário, com relação às condições de tráfego, de segurança e de manutenção. Há também questões pontuais, como dificuldades inerentes a uma eficaz fiscalização do trânsito, ou, ainda, os programas educativos, o tópico relativo às multas e às suas classificações, e assim por diante.

É para debater, propor, sugerir e, sobretudo, esclarecer pontos da legislação de trânsito que Minas Gerais se reúne nesta teleconferência. A Assembléia Legislativa, como é seu dever e sua função, fará chegar às autoridades responsáveis os resultados deste exercício democrático, de verdadeira cidadania, que vamos praticar. Muito obrigado.

Palavras do Sr. Raimundo Inácio de Oliveira

O Sr. Presidente - Passo a palavra, agora, ao nosso primeiro debatedor, Dr. Raimundo Inácio de Oliveira, DD. Diretor do DETRAN-MG, que disporá de 10 minutos para o seu pronunciamento.

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Exmo. Sr. Romeu Queiroz, DD. Presidente desta egrégia Assembléia Legislativa; Cel. José Guilherme, meu velho amigo e companheiro; Dr. Antônio Carlos, DD. Presidente da BHTrans; Marcelo Leonardo, DD. Presidente da OAB-MG; Srs. Deputados; senhores representantes de entidades diversas; demais cidadãos; senhoras e senhores; estimado povo dos diversos rincões de Minas Gerais; confesso a V. Exa., Sr. Presidente, que, devidamente autorizado pelo Secretário de Estado da Segurança Pública, Dr. Santos Moreira, aqui compareço com muita honra e me sinto profundamente gratificado com o grande privilégio de estar aqui neste momento e ter essa sensação tão gratificante de estar em contato com o povo de Minas Gerais e de grande parte do nosso querido Brasil.

Esta oportunidade que a egrégia Assembléia nos propicia é da maior importância, principalmente quando temos a possibilidade de chegar aos diversos rincões do nosso Estado, para dizer a todos os mineiros o que está sendo feito e o que se pretende fazer e o que se espera de cada um neste trabalho que não é só das instituições oficiais, mas de todos nós.

O DETRAN de Minas Gerais, desde o primeiro momento, vem se preparando para cumprir a sua missão. Hoje, a parte principal das atividades do DETRAN-MG é a habilitação. Nós, por determinação do Governo, com a orientação sábia e segura do Secretário da Segurança Pública, estamos instalando nas várias regiões do Estado as bancas permanentes do DETRAN-MG. É um esforço grande do Governo para que o órgão seja interiorizado, descentralizado, para levar a todos a mesma facilidade de atendimento que se oferece na Capital. Já temos 25 bancas permanentes e estaremos implantando, até o final de março, mais 17 bancas nas 17 delegacias regionais de segurança pública, totalizando, então, as 42 bancas nas 42 maiores cidades do nosso Estado.

Foi um esforço muito grande que o DETRAN-MG teve de fazer para preparar cerca de 252 examinadores e componentes dessas bancas, mas o certo é que, se queremos realmente diminuir os acidentes de trânsito, temos de começar pela habilitação.

Temos hoje, em Minas Gerais, cerca de 1.700.000 motoristas para uma frota de 3 milhões de veículos, o que nos dá a idéia de que há muitos cidadãos com mais de um veículo ou, então, muitos motoristas ainda sem habilitação. Há uma preocupação, principalmente em relação ao interior, de levar esse atendimento, de criar essa condição, para que o cidadão possa, lá onde reside, habilitar-se, principalmente agora que dirigir sem habilitação virou crime. Então, o Governo não quer que nenhum cidadão seja encontrado nessa condição de criminoso por estar dirigindo sem habilitação.

Teremos no interior do Estado, a partir de março, 42 bancas, abertas de segunda-feira a sábado, para atender sem filas, sem atropelos e sem dificuldades a todos os mineiros.

Conclamamos a todos para que se habilitem para dirigir veículos. O nosso Código, Sr. Presidente, repete, em quase 90%, as disposições do velho Código. Então, há muita gente preocupada em tomar conhecimento do que, na verdade, a maioria do nosso povo, principalmente dos motoristas, já está sabendo muito bem.

O esforço que deve ser feito não é só para que os órgãos do sistema de trânsito - os órgãos executivos do Estado, do município e da União - dêem o melhor de si, integrados no cumprimento dessa missão. Isso não é o suficiente para se alcançar o resultado almejado. Não é a simples publicação dessa lei, em vigor desde o dia 22 de janeiro, que trará a solução almejada. Não será também o rigor das disposições dessa lei que propiciará o resultado almejado. Embora tudo isso seja importantíssimo, eu diria que o fundamental é conseguir o engajamento de toda a comunidade. É a cidadania responsável. É cada um compreender que é importante e imprescindível a sua participação. Com toda a boa-vontade, com a participação de todos, principalmente entendendo que a lei foi feita para ser cumprida, é que haveremos de alcançar o objetivo de melhorar o nosso trânsito e reduzir essa taxa de mortalidade que nos envergonha.

Eu diria, Sr. Presidente, que devemos nos concentrar, neste momento, em apenas quatro daquelas definições antigas, mas conhecidas por todos, agora punidas realmente com muita severidade: dirigir sem habilitação, dirigir embriagado, avançar sinal e não respeitar os limites de velocidade. Se o nosso povo se conscientizar disso, dando sinais evidentes de que está disposto a cumprir essas regras; se ninguém dirigir sem habilitação ou embriagado - agora um crime punido com pena que, em abstrato, pode chegar a três anos -; se ninguém avançar o sinal - quem não sabe que avançar sinal é uma infração gravíssima? -; se ninguém ultrapassar os limites de velocidade, eu diria, Sr. Presidente, que se nos ativermos, entre tantas regras, apenas a essas quatro, estaremos reduzindo os acidentes de trânsito em 50%. Então, é bom que nos preocupemos com tudo, sim, mas, neste primeiro momento, vamos nos preocupar com essas regras principais.

O DETRAN está se preparando para cumprir a sua parte: para aplicar as multas como elas devem ser aplicadas - com rigor, mas assegurando a todos a ampla oportunidade de defesa. O DETRAN está se preparando para punir severamente, porque é chegada a hora de aprendermos a conviver com a severidade das penas, o que não é nossa tradição. É preciso que abramos mão dessa sensação romântica de que temos de perdoar. É preciso que a lei seja aplicada, sim, com muito bom-senso e equilíbrio, mas com rigor. Então, o DETRAN está se preparando para, na parte da aplicação das penalidades, agir com muito bom-senso, com muito equilíbrio, mas com muito rigor, para punir, com ampla oportunidade de defesa ao cidadão, mas punir rigorosamente. Esse é um esforço para garantir ao cidadão todos os seus direitos, mas para exigir, em contrapartida, que ele também cumpra os seus deveres.

Esse esforço coloca o nosso DETRAN em condições de cumprir o que está estabelecido em nosso Código, evidentemente com as dificuldades do primeiro momento, mas com boa-vontade e com determinação. Estou falando dessa dificuldade do primeiro momento porque houve uma manifestação muito espontânea da comunidade, que compareceu ao DETRAN em grande número, e, para isso, não estávamos preparados, até porque era um período de exceção. Então, tivemos um aumento da ordem de 300% a 400% de pessoas que ali compareceram para trocar a carteira de habilitação ou para se habilitar, mas tudo foi sendo adequado, as dificuldades sendo superadas, vencidas, e estaremos em condições de oferecer, não só em Belo Horizonte, mas em todas as nossas Delegacias Regionais de Segurança Pública, o atendimento que se espera a cada cidadão. E todos nós, o cidadão e todos os órgãos do sistema de trânsito, immanados, de mãos dadas, haveremos de conseguir o que almejamos - um trânsito mais tranquilo, um índice de acidentes reduzido e que tenhamos, enfim, um trânsito que possa ser e que será melhor para quem anda certo e que será pior, sem dúvida alguma, para quem anda errado.

Palavras do Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira

O Sr. Presidente - Com a palavra, o Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira, DD. Presidente da BHTrans, que também disporá de 10 minutos para o seu pronunciamento.

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - Sr. Deputado Romeu Queiroz, Presidente da Assembléia de Minas, na pessoa de quem cumprimento os demais membros da Mesa, mesmo porque o Dr. Raimundo Inácio já cumprimentou a todos e creio que é melhor que não fiquemos cada um por sua vez cumprimentando a todos. Srs. Deputados, senhoras e senhores presentes, companheiros da imprensa, minha situação aqui é dupla: em primeiro lugar, é profissional, pois, neste momento, vamos exercitar um diálogo no espaço da dimensão que esse evento nos permite; em segundo lugar, com a permissão de todos, é uma situação pessoal, de voltar ao espaço da Assembléia Legislativa, onde trabalhei durante quatro anos.

Eu iniciaria a minha intervenção com uma pequena provocação. Creio que não podemos transformar esta teleconferência em um telecurso de 1º ou de 2º grau. O que quero dizer com isso é que se nos ativermos a tirar dúvidas sobre a vírgula, o detalhe, o apêndice, creio que nosso esforço será em vão.

O Código tem problemas, sem dúvida alguma. Acho que isso tem que ser considerado, mas acho que o esforço deve ser permanentemente buscado, mais especificamente à medida que temos a oportunidade de dialogar com boa parte do Estado, de irmos tentando construir o que é essencial. Assino embaixo das preocupações do Dr. Raimundo. É no que temos de nos concentrar agora. O Presidente Romeu Queiroz, quando abriu a reunião, disse isso, mas gostaria de lembrar que existe um problema que trouxe uma conturbação muito grande. No final do ano passado exatamente no dia 30 de dezembro, o Presidente da Câmara, Sr. Michel Temmer, o Presidente do Senado Federal, Antônio Carlos Magalhães, e o Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, vieram até a sociedade brasileira fazer suas prestações de contas do ano. Os três enalteceram, como destaque de 1997, a aprovação do novo Código de Trânsito Brasileiro. Paradoxalmente ou preocupantemente, não houve o desdobramento à altura da importância com que ele foi anunciado. Estamos tratando de uma legislação federal, que diz respeito ao conjunto do País. Então, era natural que houvesse, como houve, uma tremenda confusão. E não deveria ter sido tão confuso. O que era infração continua sendo infração. Não se pode avançar sinal, como não se podia avançar sinal; não se pode parar em fila dupla, como não se podia parar em fila dupla; não se pode exceder limites de velocidade, como não se podia antes. Agora criou-se um certo clima de pânico, e estou entre aqueles que acham que o pânico não é um mecanismo para que a sociedade amadureça. Se tivesse havido uma tradução, para o plano das ações, daquilo que era muito importante na retórica... Quer dizer, foi muito importante aprovar o Código, e a sociedade tem que ser informada do que está mudando. Não houve isso. Então, os assuntos foram sendo resolvidos de forma fragmentada. Aqui em Belo Horizonte, tanto a BHTrans quanto a Polícia Militar fizeram cartilha, panfletos, mas tudo limitado. Acho que esse reconhecimento tem que estar presente aqui. Em segundo lugar, como disse no início, é o esforço para separar o essencial do secundário. A meu juízo, o Código tem detalhes, padece daquela nossa cultura barroca, e analisá-lo por esse prisma parece-me um tremendo equívoco. Agora, na entrada, um senhor me abordou e me perguntou sobre a questão da multa do pedestre. O problema do Brasil é que às vezes você faz as leis, ela não pega e

consegue contaminar o que é essencial. Se não houver clareza de como executar determinados dispositivos, a tendência é que eles caiam no descrédito. Penso que o importante não é multar pedestre na Praça Sete, em Belo Horizonte.

Ali, naquele limite, poderíamos até montar um esquema e cercar algumas pessoas, as quais conseguiríamos multar. Agora, fico pensando sobre isso lá em Carbonita, no vale do Jequitinhonha, onde a Dona Maria está na padaria e vai atravessar para ir à casa da filha dela do outro lado, num lugar onde nem faixa existe. Isso seria pegar pela borda da coisa. Houve uma discussão recente em que o CONTRAN e o DENATRAN ficaram perdidos. Era a respeito do cinto de três pontos no banco traseiro de carro antigo. Isso ocupou uma semana inteira de debates. Põe-se o cinto, não se põe o cinto, tira-se o cinto, é "lobby" das montadoras ou não é "lobby" das montadoras. Há as estruturas dos automóveis, e todos nós nos tornamos engenheiros para saber se elas sustentavam ou não o cinto de três pontos no banco traseiro. Isso não é o essencial. Reforço e reitero o essencial que o Código busca. Ele busca atacar a violência, que é forte. Os números que o Deputado Romeu Queiroz citou aqui no início bastam. É um absurdo a violência. É muito grande o número de pessoas e de famílias que ficam marcadas pelo resto de suas vidas em razão da completa irresponsabilidade no trânsito. Então, se esse é um problema, vamos ver os instrumentos necessários para combater essa questão. E é isso mesmo, ou seja, excesso de velocidade, alcoolismo, avanço de sinais.

Há uma segunda questão que tem incidência nas cidades de médio e grande porte e que não atinge a maioria das nossas cidades porque elas são pequenas comunidades. Trata-se de saber como vamos compartilhar o espaço urbano, que é cada vez mais escasso. O número de automóveis vem crescendo. No ano passado, se não me engano, a produção de veículos novos no Brasil foi de 2.000.000, diferentemente dos mercados ditos maduros, como o europeu, onde um veículo novo entra, mas o velho é sucateado. Aqui, entram os novos, e os velhos continuam por aí. Essa é uma questão que não é mais de trânsito, e sim da física. Dois corpos não ocupam o mesmo lugar no espaço. Então, se isso ocorre, cada vez mais é necessário que estabeleçamos, de comum acordo e legitimamente - e a lei veio para atender a isso - que comportamento exigir. Então, aquilo que, no passado, eventualmente, poderia ser tolerado, como, ao estacionar em fila dupla, a pessoa dizer que "ia dar um pulinho ali" - cada um pensava que podia dar seus "pulinhos", mas os outros não podiam - hoje já não é mais possível. Quer dizer, na hora em que você pára numa fila dupla, numa via de grande circulação, você trava metade da cidade com o "pulinho". Então, esse tem que ser, a meu ver, o centro da abordagem do Código, ou seja, de que maneira vamos atacar a questão da violência e da irresponsabilidade e de que maneira vamos garantir que as cidades compartilhem o seu espaço.

Eu não vou falar sobre as questões específicas de Belo Horizonte, pois vamos ter duas horas de debates, mas merece destaque - não porque estive envolvido nisso diretamente, mas porque acredito firmemente nisso - o esforço que foi desenvolvido aqui em Minas entre o Fórum dos Secretários de Transportes, que engloba basicamente as cidades de médio e grande porte, e o Governo do Estado, para que conseguíssemos fazer um pacto mínimo a fim de que não houvesse um vazio institucional quando da entrada em vigor do Código. Ele, nas suas marcas, tem um viés que é extremamente positivo que é o municipalismo, ou seja, se os problemas acontecem na cidade, se o estacionamento errado é na cidade e se o avanço do sinal - quando há sinal - é na cidade, é a Prefeitura que tem que olhar isso. Até então, no Código anterior, que era essencialmente centralizador e autoritário, tínhamos um hiato, porque a Prefeitura até podia fazer a sua engenharia e colocar placas e sinalizações, mas não podia punir nem fiscalizar. Então, o Código responde a isso e, em contrapartida, os Prefeitos agora são responsabilizados. Ao serem responsáveis por isso, ou seja, se você vai atravessar uma avenida numa cidade onde acabou de chegar de viagem, onde não há a famosa placa de "PARE", e houve uma batida, você vai responsabilizar o Prefeito, e o Código o estimula a isso. Cidadania se constrói assim. Então, o processo que vivemos entre o Fórum de Secretários Gerenciadores de Transporte de Minas e o Governo de Minas permitiu que Minas Gerais fosse o único Estado brasileiro a ter uma base de convênio mínimo que permitisse essa troca entre o Governo do Estado, nas suas competências, e as Prefeituras municipais, para que fizéssemos a transição.

Vários Prefeitos me ligaram. Eles me procuraram, preocupados em saber detalhes do convênio. Não tenho o menor constrangimento em afirmar o seguinte: para a transição, esse é o melhor convênio possível. Ele permite uma ação compartilhada. Ele permite que, nas cidades que se organizarem contratando seus agentes de trânsito, seus fiscais, isso seja feito junto com a Polícia Militar. Ele permite, ainda, o mecanismo inicial de repasse de recursos. Permite também que a qualquer tempo e a qualquer momento partes desse convênio sejam rediscutidas entre as Prefeituras e o Governo do Estado. E permite, fundamentalmente, que atuemos naquilo que é também uma outra marca do Código, de forma integrada.

Concluo fazendo duas observações. Primeiro, a visão, a análise do Código não pode ser - o que tem sido muito comum ultimamente - simplesmente dizer: todos nós concordamos com o Código. Ele é muito importante, muito positivo e muito necessário. Agora, eu tenho a minha situação especial que queria fosse discutida. Sem perder a dimensão do que é específico, do que é particular - isso também enriquece a nossa democracia -, a abordagem tem que ser assim: incluamo-nos todos nele. Segundo, não vamos ter ilusão. A sociedade humana é violenta desde Caim e Abel. Para alguns e para esses, que são a minoria, vamos ter de aplicá-la, e aplicá-la com dureza. Muito obrigado.

Palavras do Cel. José Guilherme do Couto

O Sr. Presidente - Vamos passar a palavra agora ao Cel. José Guilherme do Couto, Diretor de Atividades Especializadas da Polícia Militar, e que também disporá de 10 minutos para o seu pronunciamento.

O Cel. José Guilherme do Couto - Obrigado, Sr. Presidente, saúdo os Srs. Deputados na sua pessoa, que representa um Poder tão importante para o nosso Estado; o meu amigo, Sr. Raimundo Inácio, companheiro de lutas e tarefas na Segurança Pública; o Sr. Antônio Carlos Pereira, nosso companheiro na discussão desse acerto a que acabou de se referir e que possibilitou, nesse primeiro momento, que não houvesse um vácuo de autoridade na aplicação séria do novo Código de Trânsito Brasileiro; o Exmo. Sr. Marcelo Leonardo, Presidente da OAB, tão importante organização para o esteio democrático de nosso Estado; senhores do Plenário, senhores oficiais da Polícia Militar; senhores Delegados da Polícia; senhores da imprensa, entendo o Código de Trânsito Brasileiro como uma lei que regulamenta um acordo entre partes para a utilização de um lugar comum, que é a via pública.

Ora, se é uma lei que regulamenta um acordo entre partes, não devem temer o Código aquelas pessoas que de fato querem desenvolver um compromisso de utilização da via, porque, como já foi dito pelo nosso Presidente da Assembléia, o trânsito foi transformado numa guerra, num caos total, e estava ameaçando, de uma certa forma, as nossas instituições. O número de mortes, o desrespeito, o fato de que em nome do velho jeitinho brasileiro tudo podia ser feito tinha que ser parado. Tínhamos que dar um basta nisso.

Então, dessa forma interpreto o Código de Trânsito, e nesse sentido a Polícia Militar tem recebido orientações. É um acordo para que a cidadania saia vencedora, é um acordo para que o espaço público, que é a via, seja utilizado dentro das normas que são necessárias. Entendo também esse Código como uma mudança de cultura, uma propositura do poder público nacional em discussão com a comunidade, para que se mude a cultura do trânsito no Brasil. Não é possível mais quereremos avançar em termos de ganhar espaço em mundos: Primeiro Mundo, Segundo Mundo, Terceiro Mundo.

Essa é a discussão que corre por aí, quando temos um trânsito que é caótico, que se assemelha mais a uma barbárie, a uma luta constante disputada entre o veículo - estando dentro dele um cidadão encouraçado, um cavaleiro medieval na sua couraça - e, na rua, o cidadão que desrespeita as normas de trânsito, que julga ser mais forte do que o carro, que entra na frente do carro muitas vezes e que, logo, também abusa.

Qual o resultado disso tudo? São mortes, são aleijões, são famílias enlutadas e um custo muito alto para o poder público e para a sociedade de um modo geral.

A Polícia Militar tem um papel muito importante no Estado de Minas Gerais no que diz respeito ao desenvolvimento de objetivos. Ela foi estruturada para isso, é a força pública encarregada de levar às comunidades mais distantes a presença do Estado. Assim sendo, no momento da aplicação do novo Código de Trânsito Brasileiro, ela não se furtou à sua vocação.

Aproveito a oportunidade para dar aos senhores uma satisfação do que foi feito pela Polícia Militar até o momento com relação à aplicação do novo Código de Trânsito. Primeiramente, seguindo a orientação do Governo do Estado, buscamos não deixar acontecer o chamado vácuo de autoridade, que poderia ter lugar, em tese, quando da colocação em vigor do Código.

Como disse nosso amigo Carlão, tem-se que assinar um convênio. O Código definiu esferas de atribuições bem delimitadas. Deixou claro o que compete ao município, o que compete ao Estado Federado e o que compete ao Governo Federal.

Para que não houvesse vácuo de autoridade a que me referi, ficou definido pelo Governo Estadual que a Polícia Militar iria continuar agindo como se nada tivesse acontecido. Dessa forma, a cidadania e a democracia estariam sendo preservadas. Isso foi também acordado com a Polícia Civil em reuniões realizadas em conjunto.

Além do mais, antes da vigência do Código, a Polícia Militar assumiu comportamento de cautela para alterar suas normas de doutrina operacional, de tal forma que, quando o Código

viesses a público e se tornasse válido, os nossos militares tivessem o mínimo necessário de embasamento para cuidar da sua aplicação.

É claro que fatos novos vêm surgindo, como é o caso das resoluções do CONTRAN que estão previstas. Os fatos novos têm que ser retransmitidos. Mas a base mínima foi cuidada de forma a não haver solução de continuidade do trabalho operacional da Polícia Militar.

A Polícia Militar houve por bem elaborar uma cartilha que pudesse levar tanto ao cidadão quanto aos escolares, às empresas e ao próprio militar conhecimentos mínimos da nova lei de trânsito. Seria impossível sua aplicação se a população não tomasse conhecimento dela. A cartilha traz o resumo básico do Código.

A Polícia Militar vem também disponibilizando recursos humanos para proferir palestras e conferências para empresas, escolas e associações comunitárias, sempre esclarecendo pontos que não estejam ainda claros com relação à aplicação do Novo Código de Trânsito Brasileiro. Como bem disse o Carlão, não podemos ficar aqui como num telecurso, respondendo a questões particulares, mas devemos cuidar de abranger o geral.

O que temos a dizer pela Polícia Militar é que, se quisermos avançar na democracia, chegou a hora de darmos um basta àquela idéia brasileira, própria nossa, de que a lei é lançada na praça para ver se pega. Se pegar, tudo bem; se não pegar, esqueçemo-nos dela, daí a pouco o legislador tem necessidade de buscar outra lei, e a anterior é anulada. Temos que parar com isso. O Novo Código de Trânsito Brasileiro veio para ficar; veio para ser aplicado.

E, como bem disse o Dr. Raimundo, alguns aspectos do Código tratam exatamente do que é mais relevante: dirigir sem habilitação, motorista alcoolizado, avanço de sinal, desrespeito às leis de velocidade. Todos esses pontos são importantíssimos para serem observados.

Acrescento a isso, Dr. Raimundo, com sua licença, mais um aspecto que a Polícia Militar considera da maior importância na manutenção da ordem pública no trânsito. Trata-se da utilização de veículos em condições de uso, e não, como acontece muito, carros rodando com chassis encimados, com a carroceria cheia de massa plástica, caindo aos pedaços, soltando os pára-lamas, com pneus carecas, sem as luzes necessárias. Isso é grande ameaça à fluidez e à segurança do trânsito, à integridade do motorista, do passageiro e do usuário da via como pedestre.

Vou deixar apelo aos mineiros, como nos permite essa conferência, a fim de mudar a forma de enxergar o guarda de trânsito. Temos que visualizar o militar que trabalha no trânsito, o funcionário da Prefeitura que atuará como fiscal de trânsito, não como o inimigo do motorista, não como o monstro arrecadador do poder público, mas, sim, como aquele que ali está para nos dar garantia e nos ajudar a vencer essa luta por um trânsito mais humano, com mais harmonia e cidadania - se me permite usar o "slogan" criado por V. Exa.: harmonia e cidadania.

O guarda de trânsito e o fiscal da Prefeitura que cuidam do trânsito não são inimigos. Se estão multando é porque alguém cometeu irregularidades. Caso contrário, isso é abuso de autoridade ou ato de banditismo e já existem no Código medidas corretivas para isso.

No Brasil, o cidadão tem de parar de acreditar que a polícia fardada, a polícia civil ou a polícia administrativa do Estado e do município são suas inimigas. A polícia é amiga, é o anjo protetor e não o anjo vingador. Muitas vezes, na estrada, há "blitz" da polícia e, logo em seguida, alguns motoristas dos carros dão sinal de luz para avisarem os outros motoristas. Na verdade, essas "blitz" são para segurar bandidos em fuga, evitar tráfico de drogas, contrabando e assaltos. E o cidadão de bem acaba avisando um bandido que vem do outro lado. O bandido fica, dessa forma, alerta. Foi avisado, perdoem-me a palavra, por um boboca.

Fica aqui esse apelo. Vamos mudar a maneira de encarar o trânsito. O Código é pesado. Vamos mudar a maneira de encarar a lei, ela veio para ficar, não foi para ver se pega. Vamos mudar a maneira de encarar os homens encarregados da manutenção da segurança de trânsito. Eles são nossos amigos. Muito obrigado.

Palavras do Sr. Marcelo Leonardo

O Sr. Presidente - Com a palavra, o Sr. Marcelo Leonardo, Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, Seção de Minas Gerais, que disporá de 10 minutos para o seu pronunciamento.

O Sr. Marcelo Leonardo - Exmos. Srs. Presidente da Assembléia Legislativa, Deputado Romeu Queiroz; Raimundo Inácio, Diretor do DETRAN; Cel. José Guilherme, Diretor de Atividades Especiais da PMMG; Antônio Carlos Pereira, Presidente da BHTrans; Srs. Deputados, senhoras e senhores, telespectadores, meus caros colegas advogados e advogadas mineiros; em primeiro lugar, gostaria de felicitar a Assembléia Legislativa pela iniciativa de realizar a Teleconferência sobre o Código de Trânsito Brasileiro, porque, na realidade, são pouquíssimas as pessoas que efetivamente conhecem essa legislação e seus complementos. Para se ter uma idéia, o Código, que é a Lei nº 9.503, tem 341 artigos, divididos em 20 capítulos. Muita gente não sabe que ele já foi alterado pela Lei nº 9.602, de 21/1/98, que alterou 11 artigos e revogou 13 dispositivos da redação original, de setembro de 1997.

Por outro lado, o CONTRAN, só no dia 23/1/98, expediu 11 resoluções regulamentando o Código de Trânsito Brasileiro. Hoje, elas já são 17, e a Resolução nº 2 já foi até revogada. Então, temos ainda 31 vetos presidenciais ao texto original do Código, os quais ainda não foram apreciados pelo Congresso Nacional.

Se fizéssemos uma consulta neste Plenário ou uma pesquisa entre os telespectadores para saber quantos já leram o Código por inteiro, provavelmente o percentual referente aos que não o fizeram seria superior a 90%. Então, o desconhecimento é muito grande, e isso é preocupante. Por essa razão, a Assembléia Legislativa está, uma vez mais, de parabéns.

Hoje, estou aqui numa posição extremamente curiosa. Falou o Diretor do DETRAN, que é a autoridade da Polícia Civil. Falou o Coronel da Polícia Militar, que é a autoridade da Polícia Militar. Falou o Diretor da BHTrans, que é uma autoridade administrativa. Aqui estou na condição de debatedor, eventualmente exercendo o mandato de Presidente da OAB, e estou, agora, em face da vigência do Código, raciocinando segundo a ótica do cidadão, que tem direito de defesa e que está preocupado com as ameaças de punição, quer administrativa, quer criminalmente. Daí, meu propósito de focar a questão no plano do direito de defesa do cidadão, até mesmo para provocar o debate.

O Código de Trânsito Brasileiro é, efetivamente, muito rigoroso, quer nas punições de natureza administrativa, quer nas punições do ponto de vista jurídico-penal. No seu capítulo criminal, o Código prevê onze crimes, sete dos quais têm a mesma pena: detenção de seis meses a um ano. Quatro crimes têm um tratamento penal severo: o homicídio culposo no trânsito, cuja pena é de dois a quatro anos; a lesão corporal culposa no trânsito, cuja pena é de seis meses a dois anos; a embriaguez ao volante, cuja pena é de seis meses a três anos, e a participação em pegadas ou rachas no trânsito, cuja pena é de seis meses a dois anos. Este Código tem graves imperfeições do ponto de vista jurídico-penal, que levaram o Instituto Brasileiro de Ciências Criminais a propor ao Congresso que a parte criminal tivesse sua vigência suspensa, dada a gravidade dos equívocos que ele contém. Vou enumerar alguns. Festejou-se demais a inclusão no Código, no art. 297, da chamada multa reparatória, destinada a indenizar a vítima. Só que o texto da disposição sobre a multa reparatória aparece isolado, sem estar vinculado a qualquer tipo penal, o que fez o professor Damásio de Jesus dizer que essa multa reparatória, que seria uma grande vantagem para as vítimas, apareceu no Código como pena sem crime. Logo, não há como aplicá-la em face da nossa Constituição.

Como já disse, o Código prevê sete crimes com a mesma pena, de seis meses a um ano, e dez com a pena mínima de seis meses. Isso, do ponto de vista do Direito Penal, é uma imperfeição. Equiparam-se várias condutas que têm naturezas e gravidades completamente diferentes. Ao fixar sete infrações com a pena mínima de um ano, o Código colocou essas infrações na categoria do que chamamos de "pequenas infrações penais" ou "infrações penais de menor potencial ofensivo", as quais, conseqüentemente, estão sujeitas à Lei nº 9.099, dos Juizados Especiais Criminais. Isso significa que o Poder Judiciário tem de dar sua contribuição também para a efetividade do Código de Trânsito Brasileiro, pondo em funcionamento, para valer, os Juizados Especiais, para os quais devem ir os processos criminais da grande maioria das infrações. Na verdade, a única infração que ficou fora da competência dos Juizados Especiais Criminais foi o homicídio culposo, que não está sujeito às regras da Lei nº 9.099.

O Código prevê, ao lado dos crimes de homicídio culposo e de lesão criminal culposa no trânsito, o crime de omissão de socorro.

Muita gente diz que, se o motorista se envolve num acidente em que há vítimas e se ele foge do local, estaria sujeito à pena do crime de homicídio culposo ou de lesão corporal culposa e mais à do crime de omissão de socorro. Isso está errado, porque a lei prevê como circunstância que agrava a pena do homicídio culposo e da lesão culposa a omissão de

socorro, e ninguém pode ser punido duas vezes pelo mesmo fato. Na realidade, esse artigo do Código que define o crime de omissão de socorro é de praticamente nenhuma aplicação, porque, se não há vítimas, não há como cogitar de omissão de socorro, e, se houver vítimas, a punição já vai ser a do homicídio culposo ou da lesão culposa agravada.

Outro aspecto para o qual é preciso chamar a atenção diz respeito à previsão, no Código, de crimes que oferecem perigo: dirigir embriagado e dirigir sem habilitação. Do ponto de vista jurídico-penal, o perigo pode ser abstrato ou concreto. Só que o legislador, em todos esses artigos, fez uma opção. Ao invés de dizer simplesmente que era crime dirigir embriagado ou que era crime dirigir sem habilitação, pôs um acréscimo, em todos esses dispositivos, afirmando, por exemplo, no artigo a respeito da embriaguez: "conduzir veículo automotor em via pública sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem". No artigo que trata de dirigir sem habilitação, está escrito no final "dirigir sem habilitação gerando perigo de dano". O que significa isso na interpretação dos juristas que estão examinando o Código? Significa que a pessoa não pratica crime só pelo fato de dirigir embriagada, que não pratica crime apenas pelo fato de dirigir sem habilitação, mas é preciso que, na condução do veículo, ela esteja concretamente expondo alguém a perigo potencial, a sua incolumidade. Não se trata de perigo abstrato, mas perigo concreto. Então, alguém pode estar embriagado ao volante e cometer a infração administrativa, mas não cometer crime.

Outra questão é referente ao direito de defesa. Há uma medida administrativa prevista no Código, para mais de dez infrações, que é o recolhimento da carteira pelo agente de trânsito no local em que ocorreu o fato. Essa disposição nos parece manifestamente inconstitucional e incoerente com o texto da própria lei, porque, quando o Diretor do DETRAN vai examinar e expedir um auto de infração, o art. 265 do Código exige, para a aplicação da penalidade, que ele profira decisão fundamentada em processo administrativo. Quando se admite que o Juiz possa decretar cautelarmente a apreensão da carteira, exige-se que ele profira decisão motivada. E admite-se que o agente de trânsito possa fazer a apreensão da carteira. O Desembargador Geraldo de Faria Lemos Pinheiro, uma das maiores autoridades sobre trânsito no País, sustenta a tese de que todos esses dez dispositivos são inconstitucionais e que não pode haver apreensão da carteira pelo agente de polícia na rua, porque isso é privar a pessoa de um direito, sem o devido processo legal, sem o respeito ao direito de defesa, o que é uma inconstitucionalidade. Paro por aqui, dando a minha modesta contribuição ao debate em torno deste Código de Trânsito. Muito obrigado.

Esclarecimentos sobre os Debates

O Sr. Presidente - Neste instante, daremos início à fase de debates. A Presidência informa ao Plenário que os participantes poderão formular perguntas aos debatedores. As questões poderão ser encaminhadas por escrito ou oralmente. Os telespectadores poderão fazê-las pelo telefone 0800310888, ou pelo fax 0312907810.

Para que possamos agilizar os debates, solicitamos aos participantes que fizerem uso do microfone que se identifiquem, sejam objetivos e sucintos, dispensadas as formalidades e saudações pessoais. Cada participante disporá de 3 minutos para sua indagação.

Debates

O Deputado Roberto Amaral - Gostaria de fazer três considerações, duas delas oriundas das pessoas com quem temos contatado no Estado de Minas Gerais, especificamente no Norte de Minas e no vale do Jequitinhonha. A primeira refere-se à idade de habilitação. Neste momento em que são dadas novas oportunidades aos jovens, inclusive de se tornarem eleitores, gostaria de saber qual o pensamento a respeito da idade para a habilitação. A segunda refere-se ao novo Código de Trânsito. O usuário está se preparando para se adequar às suas exigências. Por outro lado, as pessoas que vão executá-lo também estão se preparando para isso? E a terceira e última consideração é particular. Foi dito que tem aumentado o número de veículos em circulação em todo o País, especialmente em Minas Gerais. Será que as nossas faculdades estão preparando os alunos para essa nova realidade? E o nosso Código de Obras está seguindo as características dos padrões das estradas, visando a atender a esse grande número de veículos? Essa não seria a causa de tanta violência no trânsito?

O Sr. Marcelo Leonardo - Gostaria de responder somente à primeira indagação do Deputado. O Código Brasileiro de Trânsito estabelece, em seu art. 140, que o primeiro requisito para a habilitação é a responsabilidade penal. A Constituição de 1988 estabeleceu que se atinge a responsabilidade penal aos 18 anos. Só será possível conceder a habilitação para menor de 18 anos se alterarmos a Constituição Federal.

O Sr. Presidente - Pergunta de Marisa, dirigida ao Dr. Raimundo Inácio de Oliveira, Diretor do DETRAN-MG. Ela diz que comprou uma Besta, que possui oito lugares, com a única finalidade de transportar com segurança seus seis filhos. De acordo com o novo Código de Trânsito, ela precisaria da carteira D para dirigir seu automóvel, mas, há mais de oito anos, ela possui a carteira B. Ela gostaria de saber se, mesmo para utilização do veículo para fins particulares, precisará fazer a troca de carteira. A segunda pergunta é se precisará de algum tipo de habilitação para dirigir a Besta, porque não pode utilizá-la para habilitar-se junto ao DETRAN-MG, uma vez que é obrigada a fazer o exame num ônibus.

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - A habilitação para dirigir a Besta só se dá com a carteira D, porque esse veículo tem a capacidade de transportar até 16 passageiros. Por que o exame não pode ser feito nela? A própria Resolução nº 734 estabeleceu o tipo de veículo que o cidadão deverá utilizar no momento da habilitação: um ônibus ou um microônibus com mais de 20 lugares.

Imaginem se, por exemplo, aceitássemos a realização de exames de habilitação na Besta. A pessoa diz que quer fazer o exame na Besta, pois só pretende dirigi-la, mas depois que recebe a carteira D estará autorizada a dirigir qualquer ônibus. Nós, do CONTRAN, tivemos uma reunião com o DENATRAN para discutir o assunto. O Diretor deste órgão falou sobre o esforço que está sendo feito a fim de se resolver esse problema, que é, também, das nossas queridas freiras dos colégios. Elas pretendem dirigir somente a Besta.

Há um esforço para se criar a possibilidade legal de que essas pessoas façam o exame na Besta. Só que seria colocado na carteira que a habilitação é apenas para fins particulares. Em hipótese alguma um motorista portador de carteira D, habilitado para dirigir uma Besta com fins particulares, poderia dirigir um ônibus. Então, essa possibilidade está sendo estudada. É o bom-senso, é o equilíbrio das autoridades do DENATRAN na discussão com todos nós, Diretores de DETRANs, na busca de uma solução. Realmente, é um grande problema. Sabemos da sinceridade das pessoas que querem habilitação para dirigir a Besta, mas não há como fornecermos uma carteira sem restrição, porque depois elas poderiam dirigir um ônibus sem estarem habilitadas.

O Sr. Presidente - Vamos conceder a palavra ao Sr. João Severino Peixoto, Presidente da Associação de Escolas da Comunidade do Bairro Palmeiras.

O Sr. João Severino Peixoto - Autoridades que compõem a Mesa, Deputados, é com grande prazer que participamos deste debate.

Gostaria de fazer um pedido diretamente aos representantes do povo, os Deputados, ao Presidente da BHTrans e ao Comandante da PMMG. Hoje, podemos comprar uma bicicleta por R\$195,00, ao passo que a multa para o ciclista que conduzir bicicleta em calçadas onde não seja permitida a sua circulação é de R\$76,00. Isso jamais poderia estar acontecendo no Brasil.

Na pág. 34 da cartilha, fala-se que o pedido de "habeas corpus" por prisão em flagrante pode ser feito por leigo. Acho que nessa cartilha deveria haver um modelo desse recurso, porque o leigo não sabe fazer nada. O cidadão brasileiro está sem emprego, sem lugar para morar, sem conforto para a sua família e, na maioria dos casos, passa fome. Por isso, ele não tem orientação nem preparo físico para andar nas ruas da nossa cidade.

Gostaria que isso fosse levado em consideração. Acho que a iniciativa do Presidente da Assembléia Legislativa foi extremamente louvável; o povo precisa desta teleconferência sobre trânsito, mas precisa de meios, de orientação para a sua sobrevivência.

Ora, a pessoa compra uma bicicleta como meio de transporte, deixando até de comprar comida para a sua própria família, e é obrigada a pagar uma multa tão alta. Vejo isso com muita tristeza. Estão presentes aqui muitas pessoas, mas garanto que muitas outras não vieram por falta de dinheiro para pagar o ônibus. Disso tenho certeza. Deixo essa pergunta esperando que os senhores ajam com bom-senso e vejam o que pode ser modificado. Quando se fala em "habeas corpus", deve haver o modelo nessa cartilha e ser distribuído para todo o povo. Assim, quando alguém for preso em flagrante, saberá como recorrer, e onde vai ser dada a entrada do requerimento.

Com relação às multas de bicicleta, de pedestres, e mesmo de veículo, há muita coisa a ser mudada.

O Sr. Presidente - A Presidência informa ao ilustre Sr. João Severino Peixoto que a Assembléia Legislativa de Minas, por meio de seu PROCON, está preparando os modelos para os recursos. A própria Assembléia vai oferecer à sociedade mineira a oportunidade de seu recurso.

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Gostaria de informar ao Sr. João que, em relação às bicicletas, o CONTRAN acaba de regulamentar, através de resolução, que aquelas exigências como espelho retrovisor, campainha, olho-de-gato que deve ser colocado no pedal, nas rodas da frente e traseira tiveram o prazo dilatado. O CONTRAN deverá baixar uma nova regulamentação, e essas exigências só entrarão em vigor seis meses após. Isso no que tange ao equipamento obrigatório de bicicletas.

Quanto às multas, Sr. João, elas estão altas mesmo. O senhor tem razão em suas ponderações. Mas a multa alta deve representar um estímulo ao cidadão a não cometer infração. Só paga multa quem quer. Tomara que não tenhamos multa a receber. Quando não tivermos multa a receber, porque ninguém cometeu infração, é que teremos, então, um trânsito seguro, tranqüilo e feliz, e todos estaremos garantidos. Reconheço que, num primeiro momento, a multa alta assusta. Mas ela deve representar um estímulo ao cidadão para que não cometa infração.

Quero também informar ao senhor que, não só na Defesa Prévia, mas também na JARI haverá um modelo com toda a orientação à disposição do cidadão. O legislador foi muito feliz ao exigir o respeito ao cidadão. Podemos notar que o Código não abre mão disso.

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - São duas observações. Primeiro, com relação à questão do Sr. João Severino, gostaria de dizer que a expressão "indústria das multas" é uma expressão que não tem sido enfatizada ultimamente. Na linha de raciocínio da multa só existe o operário da infração. Se não existe erro, não existe a multa. Esse é um pressuposto.

Agora, de novo, quero reiterar a questão das cautelas. Havia dito na minha intervenção inicial, e repito agora, que as medidas em relação ao pedestre são inaplicáveis. Se formos a qualquer lugar deste Brasil, veremos milhões e milhões de pedestres cometendo irregularidades, e ninguém será multado. Como a esmagadora maioria não é multada, é sinal de que a coisa não pegou bem, o que não significa dizer que devamos cair no outro extremo, que seria um liberalismo irresponsável em relação ao pedestre.

Juntamente ao Código vem uma tese, muito reiterada, aliás, de que se deve educar, educar, educar. Sem dúvida alguma, deve-se educar. É preciso pensar nos mecanismos para se fazer isso, mas é preciso bom-senso. Em nenhum lugar do mundo se consegue aplicar a tal multa de pedestres. Pelo menos, eu não tenho notícia disso. Há informações de que, em determinadas cidades dos Estados Unidos, se o pedestre atravessar fora da faixa e for atropelado, é ele quem paga as custas do hospital. É aquilo que você chamou de virtual, no caso do embriagado, se cometeu ou não infração. Agora, experiência concreta de que isso seja aplicável não existe. Temo que sejam incluídos no Código dispositivos que não tenham aplicabilidade.

Quería voltar à questão do Roberto, que pergunta o que tem feito o poder público. Temos em Minas, funcionando há cinco anos, um fórum. O título seria Secretaria de Transporte e de Trânsito. O essencial desse fórum é, basicamente, discutir medidas de engenharia de trânsito, que os municípios têm de fazer, de operação de trânsito e ações comuns - por exemplo, temos manuais de educação para o trânsito, e cada município agir de acordo com suas possibilidades. E, neste momento específico, para viabilizar esse convênio com o Estado, o fórum teve um papel fundamental - não fosse o fórum, não haveria interlocutor do Governo do Estado com quem discutirmos as formas de ação.

Aproveitando a oportunidade, em Belo Horizonte, que é Capital, para onde todos convergem, embora possa parecer pouco em função da demanda da cidade, instalamos quase 50 mil placas. As pessoas podem reclamar que a cidade não está sinalizada, e sei que muitos lugares realmente não estão, mas 50 mil placas é um número considerável. Sinalizamos quase 400km de vias. Esses são dados. Ainda há muito a fazer, sim, mas essa é uma questão para cuja solução o Código contribui, na medida em que afirma que a responsabilidade é do município. Então, ele põe um ponto final na questão onde antes havia uma zona cinzenta.

Por fim, abordando a questão sobre as obras e a capacidade de absorver veículos, pensando no futuro, eu diria que o Código é uma ferramenta poderosíssima. Mas o outro aspecto, não há como negar, chama-se transporte público. Não vamos resolver os problemas do trânsito apenas achando solução para os automóveis nas ruas. A solução é o transporte público. É isso que resolve.

O Sr. José Henrique Portugal - Bom dia a todos. Venho trazer, aqui, uma mensagem do Governador Eduardo Azeredo expressando a confiança em que Minas Gerais vai continuar nesse clima de entendimento que vem sendo demonstrado na discussão desse convênio, já com a aprovação e a assinatura da grande maioria dos Prefeitos mineiros. Refiro-me ao convênio entre o Governo do Estado, aqui representado pelo DETRAN, na pessoa do Dr. Raimundo, a Polícia Militar, aqui representada pelo Cel. José Guilherme, e os Prefeitos de cada cidade.

Quero fazer essa intervenção porque foi abordada pelos Srs. João e Antônio Carlos, da Prefeitura de Belo Horizonte, a questão da educação. Foi uma recomendação expressa do Governador - a princípio, pode parecer que é apenas uma questão entre a Polícia Militar e o DETRAN - que a Secretaria da Educação fizesse parte do convênio, que realmente houvesse um compromisso do Governo do Estado, por meio da Secretaria da Educação, a Polícia Militar e a Secretaria da Segurança, com o DETRAN, com cada um dos municípios. Não tenho certeza se isso está na sétima, na terceira ou na quarta cláusula, mas uma delas diz que o Governo do Estado e os municípios vão criar eventos de educação para o trânsito, se possível uma vez por mês. Aliás, a determinação da frequência de uma vez por mês foi motivo de muito debate. Por que uma vez por mês? Exatamente porque, como o Sr. João colocou, essa é a expressão da verdade. Quer dizer, o legislador foi muito feliz estabelecendo um ano de zona de sombra para podermos trabalhar com as novas questões do trânsito, e é durante esse ano que teremos de nos preocupar com a educação para o trânsito. Então, está previsto neste convênio um esforço conjunto, podendo ser empregada parte dos recursos advindos das multas que venham a ser cobradas. Não podemos ficar na ilusão de que não teremos ninguém infringindo a lei; sabemos que isso acontece, e, aliás, a lei existe exatamente para coibir aqueles que insistem em prejudicar o bem-estar comum. Nesse evento mensal com vistas à educação para o trânsito, o qual penso que vá acontecer em fins-de-semana, cada cidade - ou, no caso, por exemplo, de Belo Horizonte, Juiz de Fora, Uberlândia e Varginha, cada bairro - terá oportunidade de discutir suas questões de trânsito e a solução para elas. Além disso, quanto à possibilidade de recurso - o Código é magnânimo, ele acredita realmente que cada um vai poder fazer valer o seu direito -, nesse evento teremos oportunidade de informar as pessoas.

Assim, a cada mês, vamos melhorar mais a aplicação da lei, pois, pelas primeiras estatísticas, das quais temos conhecimento pelo Governo, já tivemos uma queda de aproximadamente 50% das ocorrências, ou seja, metade das ocorrências, porque todo mundo está mais cauteloso. Eu vim agora, pegando essa chuva pesada, e vi que todo mundo está andando mais devagar, mais ainda por causa da chuva. As pessoas realmente estão parando antes da faixa. Vários amigos meus, na última sexta-feira, vieram para cá - era um aniversário - de táxi, para o caso de beberem na festa.

Já tive notícia de que o Carlão apresentou esse convênio como sendo inicialmente de transição, pois vai sendo avaliado à medida que cada município puder investir na instrumentalização do trânsito, na engenharia de tráfego, na melhoria da via, da sinalização, da educação e assim por diante. Acho que se aproveitarmos bem este ano, que o legislador federal teve muita felicidade em estabelecer como ano de transição, começando com essa iniciativa maravilhosa da Assembléia - eu também concordo com o Sr. João nisso - de promover esse debate aberto, teremos a oportunidade de trabalhar esse assunto.

Então, sem querer ser chato, lembro que trânsito para mim, que fui treinado pelo Inspetor Pimentel - tínhamos aqui, em Belo Horizonte, o Inspetor Pimentel, que ia em todas as escolas dar a sua aula de trânsito -, trânsito para nós, do Governo, é educação, educação, educação e educação. Muito obrigado.

O Cel. José Guilherme - Sr. João Severino, falarei, agora, com relação ao pedestre. Claro que ninguém quer sair parando e multando o pedestre na rua. Mas se o senhor observar o que foi "aconselhado", o que foi determinado para o pedestre cumprir, veremos que estamos cuidando única e exclusivamente da segurança dele. O poder público tem que ter a preocupação de zelar pela segurança física de cada cidadão. A multa é uma forma de obrigar as pessoas a prestarem atenção nisso, pois há um custo operacional quando alguém se acidenta. Esse custo vai se agregando, e, em um país como o nosso, como o senhor sabe e bem falou sobre as dificuldades que estamos passando, esse custo nos ameaça.

Dr. Marcelo Leonardo falou a respeito dos crimes e citou um deles, que é o mais pesado: o homicídio culposo. Se o pedestre passar a não observar determinadas regras nesse acordo entre os usuários da via, certamente vai envolver um cidadão, o volante do seu carro, num homicídio. O pedestre, por sua imprudência, pode transformar um cidadão em um criminoso. Tem esse outro lado da medalha. Não podemos simplesmente achar que o pedestre, coitadinho, não tem dinheiro para comprar um carro e não deve ser multado. Não é questão somente da multa. Temos que prestar atenção na questão da educação, porque quando ele usa essa via de qualquer forma, atravessa na frente de um ônibus, sai correndo entre vários carros que estão parando, está assumindo um risco de inculpar alguém de um homicídio culposo. Por mais tranqüilo que seja, como o Carlão disse agora mesmo, há lugares em que, se o pedestre for culpado, nem o seguro social dele cobre a despesa de hospital. Essa é uma forma de obrigar o pedestre a prestar atenção. Eu, cidadão, estou dirigindo um veículo, vem um pedestre menos avisado, tromba no meu veículo e morre. Está certo que ele perdeu a vida, que é o bem maior que ele tem, mas eu, um cidadão

exemplar, cumpridor dos meus deveres, serei envolvido em um homicídio culposo, mesmo cumprindo as leis de trânsito. Aí, Sr. João, usarei até uma expressão do nosso interior, pois sei que o senhor é uma pessoa simples, como eu também sou: "Até explicar que focinho de porco não é tomada de ferro elétrico", muita coisa vai acontecer na justiça.

Então, acho que o pedestre tem que se educar, sim, não podemos ficar com essa idéia de coitado do pedestre. Ele tem que se educar, porque senão vai inculpar pessoas. Simplesmente é isso, é um acordo entre partes.

O Sr. Presidente - Para melhor funcionamento desta teleconferência, esta Presidência solicita ao Plenário e a todos que quiserem dar a sua contribuição, a sua participação, para indicar a pessoa da mesa, o debatedor que deverá responder às perguntas.

Aqui temos uma pergunta feita por telefone, por Antônio Carlos da Costa, de Belo Horizonte, dirigida ao Diretor do DETRAN, Sr. Raimundo: "Qual a competência do Estado e a do município em relação às questões de trânsito?"

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - A competência do Estado, que é o DETRAN, é relativa ao veículo e ao condutor. Quanto ao uso da via, a parada, o estacionamento, a circulação, é da competência da Prefeitura. Então, toda multa que for de veículo ou condutor é do Estado, e quando for por uso indevido de vias, paradas, estacionamento, etc, será da Prefeitura.

O Sr. Presidente - Outra pergunta feita por telefone, por Maria José Pires, de Juiz de Fora, dirigida ao Carlão, Presidente da BHTrans. A pergunta é a seguinte: "A quem compete o planejamento do trânsito nos municípios, ou seja, estabelecer as zonas de estacionamento proibido, a velocidade permitida nas vias públicas, o sentido de direção, entre outros?"

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - Compete à Prefeitura. Sempre foi assim, e agora o Código sacramentou.

O Deputado Carlos Pimenta - Sr. Presidente e demais membros da Mesa, gostaria de fazer três indagações. A primeira delas é dirigida ao Sr. Marcelo Leonardo, com relação à responsabilidade jurídica em defesa do motorista, quando há um acidente por negligência do Estado, do município ou da União. Sabemos que o Código permite uma ação jurídica de ressarcimento cível. Existe, no Código ou na legislação brasileira, uma ação jurídica criminal contra o responsável por aquele acidente, no caso, o Prefeito, o Governador ou o Presidente da República?

A segunda indagação eu faria ao Sr. Raimundo, em relação a um problema que tínhamos discutido há algum tempo e que está acontecendo em algumas áreas no Estado de Minas Gerais. Sabemos que existiu uma ação contra os taxistas, contra o transporte de passageiros intermunicipais, e o DETRAN expediu uma resolução, inclusive baseada num parecer jurídico, mostrando que quando há o transporte eventual isso poderia ocorrer. Esse parecer não foi acatado pela Polícia Rodoviária Estadual, ou seja, houve uma divergência de aplicação, e muitas carteiras foram apreendidas, mesmo daqueles motoristas que estavam fazendo transporte de doentes. Gostaria de saber de público, nesta teleconferência, se se chegou a um consenso entre o DETRAN e a Polícia Rodoviária.

A terceira indagação é para o Sr. José Henrique Portugal, com relação a esses convênios entre Estado e municípios. Gostaria de saber qual foi a aceitação e a reação das pequenas cidades a esses convênios. Nos grandes centros, eles são importantes e proveitosos para os municípios. Nos pequenos municípios existe o temor político de se implantar isso. Então, eu gostaria de saber qual foi a reação nos pequenos municípios.

O Sr. Marcelo Leonardo - Caríssimo Deputado Carlos Pimenta, há diferença fundamental entre responsabilidade civil e responsabilidade penal. A responsabilidade penal, que pode levar ao processo criminal, é sempre pessoal e decorre da ação dolosa ou da ação culposa. Não há no texto do Código de Trânsito Brasileiro nenhuma previsão de responsabilidade penal que possa ser atribuída à autoridade administrativa.

Aliás, o texto prevê vários crimes, que chamamos tecnicamente de crimes próprios, isto é, só podem ser praticados pela pessoa expressamente mencionada no dispositivo. No caso, a maioria desses crimes têm como sujeito ativo previsto na lei o condutor do veículo. Do ponto de vista da responsabilidade civil, vamos para as regras gerais de direito civil, e já temos vários precedentes judiciais para definir a responsabilidade do município, do Estado, ou do DER, ou da União ou do DNER, pelos acidentes decorrentes de defeito na pista. Há vários precedentes judiciais condenando a União, o Estado ou o município, responsabilizando-os civilmente por indenização em caso de acidentes decorrentes de buraco na pista, por exemplo.

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Deputado Carlos Pimenta, realmente, num primeiro momento, tivemos dificuldades, mas, a partir do momento em que oficiamos ao Chefe do Estado Maior da Polícia Militar, ele repassou a orientação a todos os batalhões. Houve, a partir de então, uniformidade de procedimento a respeito daquela orientação e daquele parecer do DETRAN, com referência ao transporte eventual de passageiros de um município para o outro feito por táxi. Agora, a legislação atual mudou tudo, porque isso continua sendo um tipo de infração que é punida apenas com multa, não havendo mais a penalidade administrativa de suspensão do direito de dirigir. É preciso, assim, que os motoristas fiquem atentos para não cometerem esse tipo de infração, pois, com a possibilidade da aplicação do sistema de pontuação a partir de maio, o motorista de táxi pode perder pontos. Se ele atingir 20 pontos, estará sujeito à penalidade da suspensão do direito de dirigir por um período de um a doze meses. Aquela penalidade que era aplicada no passado, de suspender a carteira de motorista, trouxe realmente uma situação muito incômoda para os Deputados. Essa possibilidade, num primeiro momento, já não existe mais. Está prevista apenas a penalidade de multa.

O Cel. José Guilherme do Couto - Sr. Deputado Carlos Pimenta, a Polícia tem buscado primeiramente comprovar o aliciamento de passageiros. Aí está o cerne da questão. Temos observado o que o Dr. Raimundo acabou de dizer. O senhor há de convir que há abusos, por parte de muitos motoristas e condutores de táxi, pois eles vêem aí solução para as agruras por que estão passando. Por outro lado, as empresas de transporte de passageiros têm um contrato registrado com o poder público para exclusividade naquela área. Então, o que a Polícia tem procurado fazer é observar essa norma que o DETRAN colocou em prática. A minha diretoria expediu esse documento, aconselhando todos a cuidar disso dessa forma, e buscamos observar o motorista, por meio de repetidas verificações do mesmo motorista do mesmo táxi, fazendo o transporte em situações diferentes numa periodicidade bem marcante. Muitas vezes, temos até condições de apurar, nas cidades onde há a ação da polícia, que está havendo aliciamento. Configurado isso, "dura lex sed lex".

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - Só uma última observação. É o poder público do município que regulamenta, gerencia e administra o serviço de táxi, em última instância. Então, não há problema nenhum. Qualquer um que sair agora e pegar um táxi pode ir até Buenos Aires. Saindo daqui, ele pode ir para qualquer canto. O que não é possível é o inverso, que é a preocupação do Guilherme, e que extrapola, inclusive, a relação com empresas de ônibus. Isso deteriora o próprio sistema de táxi onde ele funciona. No caso de Belo Horizonte, funciona bem. Se for permitido a qualquer um chegar aqui e pegar passageiros, seguramente o sistema que hoje serve bem ao cidadão de Belo Horizonte será deteriorado. Então, a lógica é muito essa. Você sai e vai para qualquer lugar de táxi. O que não é possível é apanhar passageiro fora do seu domicílio, onde está registrado.

O Secretário José Henrique Portugal - Os convênios foram originados de uma conversa do Governador com o Dr. Carlão, Gerente do Fórum dos Gerenciadores de Transporte de Minas Gerais. Isso ocorreu em setembro e outubro. Tivemos uma série de reuniões, das quais participaram representantes de vários municípios. Todos eles eram grandes municípios: Belo Horizonte, Betim, Contagem, Juiz de Fora, Uberlândia e mais alguns outros.

A preocupação maior era o prazo de 120 dias para se discutir como os papéis do Estado e do município - e o Estado sempre foi o gerenciador de trânsito antes do novo Código - seriam definidos. A grande preocupação do Governador era a de que tivéssemos a continuidade da autoridade, ou seja, que no dia 23 de janeiro, no meio de férias, uma semana antes do Carnaval e depois do Natal - época essa que não foi realmente a mais feliz para se implantar essa lei - não acontecesse o fato de a Polícia Militar, num determinado município, multar ou interromper a trajetória de alguém no seu carro, e aquela pessoa falar assim: não, você não é a autoridade de trânsito aqui, no município. Quem é a autoridade é a Prefeitura.

Então, essa foi a maior preocupação. Fizemos um esforço considerável. Conseguimos falar com todos os Prefeitos antes da entrada do novo Código e acertamos essa questão. Duas semanas antes desses telefonemas, os Prefeitos já tinham recebido a primeira versão do Convênio, e nesta semana, eu enviei uma modificação do Convênio que foi proposto no dia 23 de janeiro. São adequações em vista da própria mudança que o CONTRAN vai estabelecer. Acho que neste ano vamos ter uma série de modificações nesse Convênio, por causa das novas definições do CONTRAN.

Em relação à questão política, volto à questão da educação. Tenho falado para muitas pessoas, até para o próprio Carlão e para o pessoal que trabalhou conosco nas reuniões, que,

quando estamos dividindo o valor das multas entre o Governo e a Prefeitura, podemos estar dividindo o zero, principalmente nas cidades pequenas, nas cidades onde o trânsito é organizado, porque, quanto menor a cidade, mais ela é organizada, porque você conhece todo mundo. Há cidades nas quais você praticamente conhece todos os que têm carteira e os que não têm carteira. Você sabe a idade da meninada. Essa, aliás, é uma das vantagens das cidades menores, das cidades realmente mais pacatas. Vive-se melhor, exatamente por causa disso. O próprio cidadão é um fiscal automático e pode dizer: olha, seu filho estava dirigindo o carro. Ele andou barbeirando e passou em cima do passeio.

Eu sou de Belo Horizonte e meu pai é de Rio Preto, na Zona da Mata. Uma vez eu, que não era habilitado, dirigi o carro lá e todo o mundo deu notícia: o Zé Henrique estava andando de carro lá na praça. Por quê? Porque a cidade é pequena e, quanto menor ela é mais fácil é o controle. Temos recebido dos Prefeitos a adesão total, porque eles têm percebido que a preocupação do Governador é com a autoridade de trânsito - sobre o que já falei aqui - e com a educação. Temos realmente de aproveitar esse ano de transição entre a legislação anterior e a atual e esperar o CONTRAN com muita paciência - não vamos agridar o CONTRAN - para que ele possa perceber todas as realidades, perceber realmente o que a lei não pôde definir ou que a lei eventualmente tenha definido com muito rigor, como é o caso dos meninos no banco de trás. Se uma pessoa tem cinco filhos, ela tem de protegê-los da melhor maneira, também quando vai andar na caminhonete. Ou será que a solução é que se proíba o uso da caminhonete no Brasil? São coisas desse tipo que acontecem e acredito que os Prefeitos irão entender.

Em termos de números, já tenho mais de 70% dos convênios assinados. Estou fazendo um levantamento agora para depois do carnaval. Estamos no Brasil, e o Brasil começa a funcionar bem somente após o carnaval.

Marquei a data de 9 de março para que a minha assessoria faça um levantamento com todos os administradores regionais. Temos 25 regiões administrativas no Estado, e essa divisão tem-me auxiliado muito, pois consegui falar com todos os seus Prefeitos por meio de conversas organizadas e dos comandos da Polícia Militar e das delegacias de polícia de trânsito.

Graças a essa descentralização, conseguimos, em dois ou três dias, conversar com todos os Prefeitos. Acredito que, por volta do dia 15 de março, ou seja, daqui a um mês, vamos ter números. Obviamente, alguns Prefeitos disseram que não vão assinar, pois vão se organizar.

A lei manda isso, e eu estou apostando neles. Cada município que se organizar é um tento para a lei, é um tento para a nova legislação.

O Sr. Presidente - Duas perguntas semelhantes. Uma, do Deputado Ambrósio Pinto, dirigida ao Dr. Raimundo Inácio: "Quando o motorista de um Deputado ou de um empresário, mesmo em carro particular, comete uma infração, quem perde o ponto: o motorista ou o proprietário do carro? E quem paga a multa?"

A outra pergunta é da Maria Cristina, que se dirige ao Cel. José Guilherme: "Se alguém possui um veículo mas não o está dirigindo e o veículo é multado, terá como recorrer para que a multa seja imputada a quem realmente a cometeu, ou a multa será automaticamente imputada ao proprietário?"

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - A multa sempre será paga pelo motorista infrator. Uma das últimas resoluções do CONTRAN trouxe o modelo do impresso que será enviado junto com a notificação de multa para que o cidadão informe qual foi o motorista que cometeu a infração.

Trata-se de uma questão muito bem colocada, porque nem sempre o motorista é identificado. Haverá que identificá-lo, e o que o legislador quer é exatamente isso. Tanto isso é verdade que está previsto que a pessoa física ou a jurídica que não informar, no prazo de 15 dias, quem era o motorista infrator, ou seja, que não devolver a papelada que acompanha a notificação, não só assumirá a multa, como esta será aplicada em dobro e multiplicada por quantas vezes houver reincidência durante o ano. Nesse caso, é punido o proprietário que deixar de informar. O que se quer é identificar o motorista infrator, para que ele seja responsabilizado.

O motorista de autoridade pública ou empresarial tem que ficar atento, porque, se estiver obedecendo a uma recomendação de quem ele está conduzindo para exceder a velocidade, seu patrão pode se dispor a pagar a multa para ele. Mas é o motorista que perderá os pontos. Então, ele que procure cumprir bem o seu dever.

O Cel. José Guilherme do Couto - Maria Cristina, o Dr. Raimundo falou que a multa é dirigida sempre ao infrator. Isso é verdade. Quem não comete a infração não pode ser apelado por nada.

Vou citar casos em que quem vai pagar é o dono do carro: entregar a direção a pessoa que não possua a carteira nacional de habilitação ou a permissão para dirigir; conduzir veículo que não esteja registrado e devidamente licenciado - quem deve registrar e licenciar o veículo é o seu proprietário -; conduzir veículo sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente e inoperante - alguém que empresta o carro com extintor de incêndio vencido, por exemplo, é que será multado. O proprietário é responsável pela manutenção de seu carro em condições de operação.

Há multas que vão atingir o proprietário, apesar de ele não estar dirigindo naquele momento. Mas é ele o infrator. A responsabilidade por qualquer erro é limitada à pessoa que o cometeu.

O Sr. Presidente - A Presidência solicita mais uma vez aos participantes e debatedores que sejam precisos e objetivos em suas intervenções, uma vez que temos um grande número de pessoas que desejam participar diretamente ou por telefone, em especial por telefone.

Pergunta feita por um policial, dirigida ao Dr. Marcelo Leonardo: "O condutor que atropela e socorre a vítima, após prestar o socorro, deve ser conduzido à Delegacia de Polícia?"

O Sr. Marcelo Leonardo - Entendo que não. O motorista que presta socorro à vítima não pode ser preso em flagrante. Ele deve ser identificado. A Polícia deve encaminhar essa ocorrência para que se faça o termo circunstanciado, que será encaminhado ao Juizado Especial Criminal. A norma instituiu que a prestação de socorro evita a prisão em flagrante, exatamente para que seja permitido o gesto de solidariedade humana.

O Sr. Presidente - Pergunta da estudante Paula Cristina de Abreu Amorim ao Dr. Antônio Carlos Pereira: "A pessoa infratora deve tomar conhecimento da infração no próprio local?"

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - O Código diz que, preferencialmente, o condutor deve ser informado. Houve grande polêmica com relação a isso quando o Código estava em debate no Congresso Nacional. Havia uma corrente que dizia que necessariamente a notificação deveria ser entregue pessoalmente. Mas há aquela situação paradoxal: o sujeito fecha o carro, vai cuidar da vida, e o policial de trânsito tem que passar o dia esperando que ele retorne para notificá-lo. Isso é absurdo. Assim também nas situações de excesso de velocidade, porque hoje temos tecnologia para suprir a presença do ser humano naquele local. Os radares detectam com muita propriedade. O Código diz preferencialmente. Se não for possível, e na maioria dos casos não o é, ele receberá a notificação em casa.

Só uma observação: se a pessoa mudou de endereço e não comunicou a notificação continua valendo.

O Deputado João Batista de Oliveira - Gostaria de fazer um comentário e, ao final, duas perguntas.

Quero saudar a chegada do novo Código de Trânsito, principalmente porque temos visto a preocupação do cidadão que procura cumprir seus deveres, uma vez que o Código vem para punir os assassinos do trânsito.

Sou fundador e Presidente de uma associação que reúne 15 mil pessoas com alguma deficiência, milhares delas vítimas de acidentes de trânsito, como aquele que ocorreu em Belo Horizonte, quando um carro atropelou cinco crianças, matando três e mutilando duas. Hoje essas crianças freqüentam a nossa associação, praticam esportes, mas são mutiladas do trânsito.

Quero saudar o novo Código nesse aspecto, porque acho que as juntas vão julgar o cidadão que foi apenas um infrator. Tenho uma preocupação quanto aquilo que não está ligado à atitude do cidadão. Por exemplo, em uma viagem, uma lanterna do carro se queima e o motorista perde pontos pelo incidente. Atitudes como fila dupla, embriaguez e pegadas devem ser punidas.

Nós convivemos com a tragédia na Associação Mineira de Paraplégicos. Eu e todos os fundadores da Associação convivemos com os familiares de pessoas vítimas da tragédia do trânsito.

Então, queria saudar o Código nesse aspecto. O Dr. Marcelo fez um comentário técnico e jurídico perfeito. Temos de encontrar uma fórmula, Dr. Marcelo, para que não se encontrem brechas legais que evitem a punição dos que têm dinheiro, dos que podem contratar grandes advogados. Os pobres, que não podem pagar advogados, se atropelam alguém, vão para a cadeia. Temos de encontrar uma fórmula de realmente punir as pessoas, pois é necessário coibir os assassinatos no trânsito.

Gostaria de fazer uma pergunta ao representante do DETRAN-MG e ao Cel. José Guilherme. Temos uma preocupação muito grande com as empresas de ônibus. Conhecemos o "lobby" que fazem e sabemos que são fortes. Na zona rural, o grande transporte coletivo é o caminhão leiteiro. Em qualquer porta de cooperativa, de caminhões com 20 roteiros diferentes descem cerca de 30 passageiros. E esses caminhões pegam o asfalto depois que saem da zona rural. Quanto aos ônibus de lá, são menos confiáveis que os caminhões, pois já estão caindo aos pedaços. Então, o que podemos fazer com o transporte das pessoas que não têm a alternativa de um transporte coletivo digno? Pergunto ainda ao Cel. José Guilherme se o agente que vai aplicar o Código estará preparado para responder aos questionamentos de um cidadão bem informado.

O Sr. Marcelo Leonardo - Gostaria de observar ao ilustre Deputado João Batista de Oliveira que o Estado de Minas Gerais tem condições de resolver uma de suas preocupações. Aproveite a presença do ilustre Secretário José Henrique Portugal para, como Presidente da OAB-MG, pleitear do Governo de Minas Gerais a solução dessa questão. Se há pessoas que podem constituir advogados particulares para sua defesa, aqueles que não podem fazer isso devem ter direito a uma boa e eficiente assistência jurídica gratuita por meio da Defensoria Pública. O Estado de Minas Gerais pode e deve valorizar a Defensoria, melhorando a remuneração dos Defensores Públicos num primeiro plano. Estamos hoje com 380 bacharéis aprovados em concurso para Defensor Público, e há 300 cargos criados. Esperamos que o Governo do Estado faça a nomeação desses Defensores Públicos para que qualquer cidadão, rico ou pobre, tenha o direito de defesa nas Minas Gerais.

O Cel. José Guilherme do Couto - Deputado, é importante a colocação feita por V. Exa. Essa realidade existe, sim, como é também real que a Polícia Militar está em todos os recantos do vasto território mineiro, convivendo com cada particularidade cultural e adaptando-se a elas dentro do possível, desde que não se cometam contravenções, crimes ou abusos.

O senhor fez uma colocação muito importante. Vamos discutir aqui se haverá multa no caso, por exemplo, de uma lanterna queimada? Isso diz respeito ao final da linha, quando o policial abordar alguém que cometer uma infração de trânsito. Eu sou um pouco da roça e gosto de lembrar uns ditados populares. Existe um que diz assim: "Ladrão não começa roubando um milhão; começa roubando um tostão". É da lanterna queimada que se chega, em tese, ao avanço de sinal, ao excesso de velocidade e ao atropelamento. Penso que não podemos partir dessa idéia. Em primeiro lugar, a lei é generalizada. Em segundo lugar, se deixarmos que o guarda de trânsito decida o que vai e o que não vai multar, tenho certeza de que teremos problemas de corrupção. E temos de combater isso.

A mim, como integrante da força pública, que seja o Coronel ou que seja o Soldado, compete executar o que está na lei. E a lei é sábia. Quando se coloca que o Estado tem que notificar o autuado no prazo de 30 dias e que o autuado tem direito a ingressar na JARI com a defesa prévia antes de pagar a multa, é justamente o Estado procurando impedir que o seu agente - não estou dizendo que é só o Soldado, pode ser o Coronel - na ponta da linha comece a agir assim: esse cidadão está com a família, queimou a lanterna agora, mas o senhor sabe que, com as lanternas traseiras queimadas, em qualquer tipo de veículo à noite, provoca acidente, sim. Então, acho que não é por aí. As JARIs devem ter condições de julgar e julgar bem. E ao guarda, lá no final da linha, compete fazer a lavratura daquele auto, sem abusar da sua autoridade, da sua força, sobre qualquer cidadão que seja. Deve tratar bem a todos.

Com relação à formação do agente que vai aplicar o novo Código, estamos, sim, todos nós, em fase de reciclagem com relação ao Código de Trânsito Brasileiro. Temos alguns doutores e podemos citar alguns se quisermos. Mas a turma que pega no pesado está em fase de reciclagem, sim. Pode até haver momentos em que haja discussão. Mas não cabe ao guarda ficar discutindo demais. Por isso está previsto no Código que, se houver dúvidas, vamos discutir. Onde? Sentados, numa sala, com aquelas pessoas que já estudaram mais o Código, que na certa vão estar imbuídas de boa-vontade e bom-senso para fazer prevalecer o direito.

O Secretário José Henrique Portugal - Respondendo à questão colocada pelo Sr. Marcelo Leonardo, na opinião do Governo, o Estado está bem atendido, dentro das suas possibilidades atuais, num País que está em mudanças na sua estrutura econômica. Em relação ao concurso, realmente existem esses 300 bacharéis, mas temos de lembrar aqui qual é o objetivo do concurso. Quando se faz um concurso e as pessoas conseguem passar naquele teste, conforme colocado no edital, isso não significa necessariamente que se tem a obrigação de nomear a totalidade das pessoas. No caso dos Defensores Públicos, há a preocupação do Governador em atender não só aos grandes centros. Naturalmente, a maioria das pessoas gostaria de trabalhar na Capital ou nas cidades maiores. O que está em discussão no Governo é exatamente a locação dos Defensores Públicos nas 285 comarcas. Temos 853 municípios e 285 comarcas, se não me falha a memória. Isso é que está sendo analisado, e acredito que, nos próximos dias, vamos ter a nomeação daquelas pessoas que acharmos que podem melhorar um pouco a situação. Posso assegurar que esse é um assunto que está em discussão permanente dentro do Governo. É só esse esclarecimento.

O Sr. Presidente - Duas perguntas, a primeira de Mauro, de Belo Horizonte, dirigida ao Cel. José Guilherme: "Quais os equipamentos que passarão a ser obrigatórios para as bicicletas? O condutor tem de usar capacete?" A segunda pergunta vem de Nilson, lá de Iburutama, São Paulo, dirigida ao Sr. Antônio Carlos Pereira: "É obrigatório o uso de capacetes e cintos de segurança nas cidades de até 20 mil habitantes? Essas determinações estão sendo obedecidas?" Primeiro o Cel. José Guilherme.

O Cel. José Guilherme do Couto - Os equipamentos para bicicletas são explicitamente os que vão dar segurança ao cidadão que está usando aquele veículo. É o capacete, para defender a sua cabeça, porque existem vários exemplos de pessoas que têm concussão cerebral e fratura de crânio em razão de tombo de bicicleta. Outro equipamento é o espelho retrovisor, que permite à pessoa verificar o que vem atrás dela sem ter que ficar virando para trás, porque se olha para trás não olha para a frente e vai acabar batendo. Outros equipamentos são o farolete, o pisca-pisca, essas luzes que chamamos popularmente de olho-de-gato, de tal forma que a bicicleta seja um veículo mais visível, principalmente à noite.

Eles vão refletir os faróis dos carros, transformando a bicicleta num veículo mais visível. Então, os equipamentos de bicicleta são mais de segurança para o usuário.

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - O Código vale para todos os brasileiros e para todo o Brasil. Ele não estabelece distinção de limite populacional das cidades. Logo, o cinto de segurança é obrigatório em todo o território nacional. Os capacetes para os passageiros de motocicletas são obrigatórios também em todo o território nacional, mas não o são no caso do ciclista. Diria que essas normas estão começando a ser obedecidas.

O Deputado Alencar da Silveira Júnior - Sr. Presidente, sinto-me gratificado quando vejo o acompanhamento dessa conferência pelos telespectadores de Belo Horizonte por meio do canal do Legislativo, canal este que tive oportunidade de criar há dois anos. Tinha a certeza do absoluto sucesso ao transmitir os trabalhos da Assembléia Legislativa na casa dos belorizontinos. Cada vez mais, estamos crescendo. Com a colaboração de V. Exa. estaremos fazendo isso por meio de satélite para todo o Estado de Minas Gerais.

Quanto ao uso do bafômetro, foi constatado que o motorista não é obrigado a fazer uso dele, mas pode ser levado para a Medicina Legal.

A segunda é quanto à preocupação do Prefeito da cidade do Serro, Adelmo Lessa. Ele diz que o comércio local caiu, porque os moradores dos distritos estão com medo de ir ao centro da cidade. Falta, na minha opinião, uma campanha para esclarecer a população. O número de carros antigos que ali transita é muito grande, e a Polícia Militar vem fazendo "blitz" constantemente.

A terceira é um pedido ao Carão e ao Secretário José Henrique Portugal em nome de Belo Horizonte. O Código vai ajudar muito no trânsito de Belo Horizonte, mas precisamos urgentemente de obras. A cidade vai parar se não forem feitas essas obras. Qualquer campanha sem obras fica difícil. Há oito anos, quando ainda Vereador da cidade, fiz um projeto por meio do qual deveria ser multado o motorista que jogasse lixo fora do carro. Hoje vejo isso no novo Código Brasileiro de Trânsito. Quero lembrar que Belo Horizonte vai parar sem obras. Fica aqui o apelo de Belo Horizonte nesse sentido.

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - O novo Código estabelece que, nos casos de acidente de trânsito ou quando houver suspeita de que o condutor esteja embriagado, este seja submetido ao bafômetro, mas não estaria constitucionalmente obrigado a fazer prova contra si mesmo. Como o policial haverá de cumprir essa determinação da lei? Entendemos que a negativa o colocaria em desobediência a uma ordem legal. De qualquer forma, a orientação que tem sido dada aos nossos companheiros da Polícia Militar é que o motorista que recusa o bafômetro seja levado à presença da autoridade policial, que haverá de convencê-lo ou encaminhá-lo à Medicina Legal para o exame de sangue ou de urina, o que também ele poderá recusar. Se isso acontecer, ele deverá se submeter ao exame clínico, porque a lei deverá ser cumprida. Pediria a participação do Dr. Marcelo Leonardo.

O Sr. Marcelo Leonardo - Já tive a oportunidade de afirmar, numa palestra feita a pedido de V. Exa., o seguinte: embora a lei diga que o motorista deve se submeter ao bafômetro, em face da Constituição Federal, ninguém é obrigado a soprá-lo. O texto constitucional não tolera que a pessoa se auto-incrimine. Daí, entendemos que a norma que obriga a submissão ao bafômetro afronta a Constituição. Em razão disso, no nosso modo de pensar, não há o crime de desobediência do art. 330 no ato de a pessoa que se recusa. Ela pode ser levada, sim, ao Instituto Médico Legal para ser submetida ao exame. Mas já tive a oportunidade de debater com os médicos do Instituto Médico Legal de Belo Horizonte, e nenhum deles tem a coragem de extrair sangue ou urina de qualquer pessoa se ela não consentir. Eles não vão pôr a mão em nenhum paciente contra a vontade dele. O modo de fazer prova da embriaguez não é apenas por meio do bafômetro ou do exame de laboratório. A justiça aceita com frequência, como prova de embriaguez, a prova testemunhal ou o mero exame clínico em que o médico faz contato com a pessoa, avalia o seu hálito, escuta a sua voz, observa a sua coordenação motora e, portanto, tem condições de afirmar se ela apresenta ou não sinais de embriaguez. Testemunhas também podem dar essa informação. Então, não se deve considerar limitadamente que a única prova da embriaguez é o bafômetro, até porque ele é meramente indicativo. Há informações técnicas de que o bafômetro pode errar, pois existem medicamentos que não são próprios da alcoolemia, que podem dar resultados positivos. Então, ele é meramente indicativo. Precisamos ter a consciência de que a prova não é só por meio do bafômetro ou do exame de sangue ou urina.

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - Apenas gostaria de dar uma opinião: o grande risco das ditaduras é o guarda da esquina. Quando começamos a trabalhar com temas mais nebulosos, acho que a orientação tem de ser clara. Se há dispositivo constitucional, vamos colocá-lo em prática. No limite que sobra, a pessoa tem de fazer o tradicional "4". Se ela não der conta de fazê-lo, é porque está ruim mesmo. Aí é outra conversa.

Deputado Alencar, parece-me - conversava aqui com o Dr. Marcelo - que o problema no Serro não é exatamente o medo de as pessoas irem lá e serem multadas. Se não me falha a memória, no Serro não há faixa de pedestre, então, não há problema se a pessoa atravessar fora dela. O que deve estar ocorrendo no Serro - como a estatística que o Dr. Raimundo apresentou no início dos trabalhos - é que há um grande descompasso entre o número de veículos no Estado e o número de motoristas habilitados. Conhecemos muito mais motoristas sem carro, mas quando vamos olhar os números, essa situação se inverte. Em Minas Gerais temos dois veículos para cada motorista. O que deve estar acontecendo no Serro, como em várias cidades do Estado, é que lá as pessoas não têm habilitação. E o Código está aí para isso, para elas se habilitarem.

Por fim, gostaria de dizer que, particularmente, fico incomodado com o discurso genérico sobre obras. Vamos ter que discutir quais são as obras; primeiro, porque Belo Horizonte não vai parar. Então, vamos deixar de terrorismo. Segundo, como diria o Governador Jayme Lerner, ex-Prefeito de Curitiba - fico à vontade para citá-lo, pois ele não é sequer do meu partido -, o viaduto é a menor distância entre dois engarrafamentos.

Realmente, Belo Horizonte precisa de algumas obras, como a do metrô. Isso é fundamental para o trânsito e a qualidade de vida da cidade, para a qualidade do transporte da população de Belo Horizonte e da Região Metropolitana. Há algumas obras que sem dúvida alguma são necessárias. Agora, não podemos desejar uma cidade voltada para o automóvel; ela tem de ser voltada para o ser humano.

Quero viver num complexo onde a sociabilidade prevaleça.

O Cel. José Guilherme do Couto - Sr. Presidente, o Deputado citou a Polícia Militar, quando se referiu à cidade do Serro. Gostaria de dizer que o Carlão, em princípio, pode ter razão. Devem ser pessoas sem carteira, com exame de saúde vencido ou com um carro tão velho que não tenha condições de uso. Há a nossa diretoria, além dos outros comandos intermediários regionais, à disposição do Prefeito do Serro para qualquer esclarecimento, caso seja algo diferente disso que estamos falando. O nosso telefone é 239-2180. Estamos à disposição dele se estiver acontecendo algo que não foi citado.

Agora, se a "blitz" da PM estiver parando pessoas que não têm problemas de carteira vencida, de exame de saúde vencido ou de veículo sem condição de uso, estaremos à disposição para verificar o que está havendo de errado.

Tenho certeza de que com a própria companhia do Serro ele acerta esses aspectos. Agora, se for carteira vencida, exame de saúde vencido ou falta de condição de uso do carro, a lei está aí para ser cumprida.

O Sr. José Henrique Portugal - Caro Deputado Alencar da Silveira Júnior, grande Vereador de Belo Horizonte, que me faz lembrar os meus tempos de Prefeitura, estou de acordo com o Carlão. Não podemos fazer uma cidade voltada para o automóvel; temos de desconcentrar a população. Em Belo Horizonte estão apenas 12% da população de Minas Gerais. Na Região Metropolitana estão 22%, enquanto o Rio de Janeiro tem 70%, e São Paulo, 50%.

A Lei Robin Hood, duramente defendida pelo senhor e por todos os Deputados desta Casa, aprovada por 77 a 0, tende a transformar Minas Gerais num Estado com melhor distribuição de renda, na medida em que cada município recebe um pouco mais e começa a fazer as suas obras, evitando-se, com isso, que as pessoas venham buscar os centros maiores, as cidades médias.

Além disso, Belo Horizonte não tem sido esquecida pelo Governo do Estado. Como o Carlão disse, temos de discutir obras específicas, numa cidade deste tamanho. Quero lembrar a iluminação do anel rodoviário - que custou aproximadamente R\$10.000.000,00 - pela CEMIG, empresa do Governo do Estado, que, realmente, continua sendo do Governo do Estado.

Além disso, tivemos o PROSAN, com um investimento de R\$307.000.000,00, na Região Metropolitana, com efeito maior em Belo Horizonte e Contagem. Foram três grandes avenidas: uma ligando o CEASA à Toca da Raposa; a outra ligando a Av. Cristiano Machado a Santa Luzia, e a terceira ligando o Bairro Betânia à Av. Amazonas, numa região completamente nova, carente de urbanização. São três grandes avenidas.

Além disso, quero lembrar o esforço do Governo do Estado, e particularmente do Governador, ex-Prefeito de Belo Horizonte, com relação ao metrô. Acredita-se que até o final deste ano a Estação de São Gabriel, perto do Bairro São Paulo, no caminho de Santa Luzia, já tenha sido inaugurada. E as obras de Venda Nova continuam.

Estou de acordo com o Carlão. Vamos discutir obras específicas. Ele estava citando aqui o caso da Lagoinha. Estamos discutindo com a BHTrans e o DER-MG uma forma de aproveitar melhor o espaço que o Governo do Estado desapropriou na antiga Praça Vaz de Melo. Podemos aproveitar aquele espaço construindo um melhor acesso para a Av. Pedro II e para a Av. Antônio Carlos. Um viaduto será o melhor caminho entre esses dois congestionamentos.

O Sr. Presidente - Pergunta de Maria Natália, de Nova Almeida, Espírito Santo, dirigida ao Cel. José Guilherme: "A carteira provisória permite que o condutor dirija o veículo por rodovias estaduais e federais?"

O Cel. José Guilherme do Couto - Penso que essa resposta fica melhor se dirigida ao Sr. Raimundo. Poderia respondê-la. É claro que a carteira provisória tem validade. O Sr. Raimundo pode complementar.

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Acho que o Cel. José Guilherme já respondeu. A resposta é sim. Trata-se de uma habilitação provisória, com validade de um ano. A pessoa só conseguirá trocá-la pela habilitação definitiva após um ano sem cometer nenhuma infração gravíssima ou grave e, ainda, sem ser reincidente em infração média, mas ela tem validade como se fosse a própria carteira e permite à pessoa dirigir em qualquer lugar.

O Sr. Presidente - O engenheiro de segurança do trabalho Humberto Luiz Plá, da Fiat Automóveis S.A., faz duas perguntas ao Diretor do DETRAN. "Qual a categoria de habilitação necessária para a condução de veículo industrial, tipo empilhadeira e trator elétrico com reboque, nas dependências da empresa? É necessária a autorização do órgão de trânsito para

a condução desses veículos nas dependências da empresa?"

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Essa questão está sendo muito estudada, porque, se não a olharmos com muito bom-senso e equilíbrio, poderemos criar um verdadeiro problema social. O sindicato dessas empresas ligadas à área de terraplenagem e dos tratoristas, de modo geral, que tem 25 mil filiados, deparou, de uma hora para outra, com essa nova exigência. O legislador, agora, exige a carteira "C" para o condutor de veículos desse tipo. Então, como se pode exigir, de uma hora para outra, a letra "C" de um cidadão, que já trabalha há 15 ou 20 anos em uma empresa, asfaltando as ruas da cidade ou que mora na periferia das cidades do interior e que, eventualmente, entra na cidade, levando uma pequena parte da produção de sua fazenda? Essa é uma situação muito difícil, porque, para conseguir a letra "C", é preciso que a pessoa tenha um ano na "B". Então, não haveria nem como habilitarmos esses 25 mil cidadãos com a letra "C", sem que eles passassem durante um ano pela "B".

Agora, o legislador fala em via pública. Admito que, num primeiro momento, dentro das indústrias, não há necessidade disso. Mas trata-se de um problema que estamos discutindo, e ainda haveremos de manter um entendimento com nossos companheiros da Polícia Militar, porque essa, sim, é uma questão que terá de ser examinada com extremo bom-senso, pois, do contrário, poderemos criar um problema social. Até porque, se, no interior, o fazendeiro se preocupar em criar facilidades para o seu tratorista habilitar-se com a letra "C", o que esse fará logo em seguida é pedir as contas e tornar-se um motorista, não mais um tratorista.

O Sr. Presidente - Outra pergunta dirigida ao Sr. Raimundo Inácio, feita por Sônia Vasconcelos, de Belo Horizonte. "É permitido aos motoristas usar chinelos, tamancos e calçados semelhantes? Há pessoas falando na proibição do uso de sandálias e sapatos de salto. O que o Código realmente permite e proíbe? Pode-se dirigir descalço?"

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Sobre isso, há certa controvérsia. Na legislação anterior, o legislador proibia que se dirigisse calçado inadequadamente. A interpretação literal dessa proibição seria a de que o cidadão deveria estar sempre calçado adequadamente. Agora, o legislador fala em calçado que se ajuste adequadamente ao pé, ao formato do pé, e que tenha uma proteção no calcanhar. Então, a sandália havaiana, que não tem nenhuma proteção, poderia dificultar o controle dos pedais; portanto, acho que não há como admiti-la. Já a sandália do tipo franciscana, com a proteção traseira, evidentemente não acarretaria dificuldades e, portanto, não haveria problemas em usá-la. Agora, quanto a dirigir descalço, entendo que isso não é permitido, porque, mesmo na legislação anterior, que evoluiu - e evoluir é para melhor -, isso não era permitido. Então, se antes já não se permitia, agora muito menos. Mas essa não é uma interpretação definitiva. Temos recebido muitas perguntas a respeito de se dirigir descalço, e vamos encaminhar essa consulta à assessoria jurídica do DENATRAN, porque nosso entendimento é o de que isso não é permitido.

O Deputado Raul Lima Neto - Sr. Presidente, gostaria de dirigir minha pergunta primeiro ao Sr. Marcelo Leonardo. Mas antes quero saudar parabenizando os que promoveram não somente este debate, mas especialmente o novo Código de Trânsito Brasileiro. O Brasil já precisava, há muito tempo, de um novo código de trânsito. Embora para alguns ele possa parecer severo, quero dizer que cremos piamente que as leis não são para terror quando se faz o bem, mas sim quando se faz o mal. Então, se fizermos o bem, teremos, ao contrário, o louvor e os benefícios de uma lei. cremos que esse novo Código de Trânsito vai contribuir muito, não somente para dar tranquilidade àqueles que transitam nas ruas, nas estradas de nosso Estado e do nosso País, mas também para educar o nosso povo, que tem tudo e precisa chegar a uma condição de povo de Primeiro Mundo, inclusive na educação.

Entretanto, a minha pergunta, Sr. Marcelo Leonardo, é quanto a ser considerada infração gravíssima dirigir alcoolizado. Como se provar que o motorista está alcoolizado se, segundo V. Exa., ele pode se recusar a soprar o bafômetro? Nenhum médico, na pesquisa de V. Exa., colocou-se à disposição para examinar o sangue. Já que o motorista supostamente embriagado pode se recusar a fazer o teste do bafômetro, não se tornou inócua a lei, uma vez que ela não pode ser aplicada? Não pode haver provas, pelo fato de o cidadão, se quiser, se recusar a se submeter a todas as provas que poderiam incriminá-lo? Se continuar assim, não seria melhor suprimir esse artigo tão importante ou fazer uma reforma, não digo na Constituição, mas até nas interpretações da lei, porque se tornou inócua essa parte da lei tão importante, que considera gravíssimo o fato de o cidadão dirigir alcoolizado? Como é que o guarda vai lavrar uma multa, se o cidadão disser que não estava alcoolizado e se recusar a provar que não estava alcoolizado? A pergunta está até no campo do Direito. Não sou advogado, sou um teólogo, sou um Deputado e um cidadão que quer aprender. Não é um princípio também do Direito que quando a prova é pública, é notória, compete ao acusado provar o contrário? E ele, evidentemente, só provará o contrário submetendo-se aos exames que provem que ele está ou não alcoolizado? É a minha pergunta.

O Sr. Marcelo Leonardo - Sr. Deputado Raul Lima Neto, assim como V. Exa., entendo que a conduta de dirigir embriagado é gravíssima, constitui crime e merece punição. Sem dúvida nenhuma, uma das maiores causas dos graves acidentes de trânsito é a combinação entre álcool e volante. O que observo é que temos princípios fundamentais de proteção à pessoa humana na nossa Constituição, e esses princípios fundamentais constituem, inclusive, cláusulas pétreas, isto é, só podem vir a ser modificados por uma Assembléia Nacional Constituinte. Esses direitos têm que ser respeitados porque são garantias fundamentais do estado democrático de direito. Daí porque afirmamos que o motorista tem o direito de se recusar a se submeter ao bafômetro e a fornecer material para o exame de laboratório: sangue ou urina. Todavia, é importante observar que isso não exclui a possibilidade de se ter uma prova do estado de embriaguez aceita pacificamente pela justiça. O chamado exame clínico, feito pelos médicos, não necessita da coleta de qualquer material, basta que o médico converse, examine, observe a conduta do motorista para dar um resultado acerca de seu estado ou de sua embriaguez.

É válida a prova testemunhal, como as pessoas que estavam presentes no momento da infração. Os próprios policiais podem ser ouvidos como testemunhas. Observo ainda a V. Exa. que nossa Constituição diz que toda pessoa acusada se presume inocente enquanto não houver contra ela sentença penal condenatória transitada em julgado. Então, a presunção constitucional é de inocência. Ninguém tem que ser presumido culpado, não. Tem que haver prova para que haja condenação.

O Sr. Presidente - Pergunta feita pelo Sindicato dos Empregados de Auto-Escolas: "Como os instrutores podem ensinar corretamente, não sendo criticados, no que se refere a parar ou estacionar em fila dupla para troca de alunos? É do conhecimento de todos os presentes e ouvintes, principalmente dos motoristas, a dificuldade de se encontrarem locais para estacionamento. Diante de tal situação, pergunto se a BHTrans poderia solucionar a situação, por exemplo, estabelecendo prioridades de embarque e desembarque para auto-escola".

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - Dependendo da abordagem que temos do Código, o risco é enxergá-lo através das exceções. Isso vai nos levar ao pior dos mundos. A BHTrans fez uma reunião com o Sindicato dos Transportes de Carga, com a Câmara de Dirigentes Lojistas, com a Associação Comercial e com a União dos Varejistas de Belo Horizonte, e todos foram unânimes em elogiar o Código. Ato contínuo, como vamos abrir o famoso "jeitinho" para nosso caso? O Sindicato dos Taxistas reiteradas vezes tem se manifestado acerca disso. O táxi tem que pegar o passageiro e tem que pegar onde lhe aprouver. Há poucos dias começaram as aulas e os pais diziam: "final de contas, tenho que trazer meu filho à escola". Às vezes a gente vê um "mondrongão" de 1,80m, e a mãe tem que levar o menininho à escola. Não tem onde parar e tem que parar na fila dupla. Se a ótica for essa, o Código vira letra morta. O que se objetiva com ele não vai ser alcançado. Creio que o princípio tem que ser invertido. Temos um país com problemas estruturais. Escamoteá-los é fugir deles. De nossa parte - falo pela Prefeitura de Belo Horizonte, pela BHTrans -, a disposição é total para buscar pactos para enfrentar essas questões específicas à luz do Código. Porta de escola, por exemplo, temos um caso. A criança é pequena e não pode ser largada no meio da rua. O que impede, no caso das escolas privadas, de mensalidades caríssimas, que fiquem pessoas nas portas para receber as crianças? O que impede que escolas que têm áreas externas façam ali um espaço que agilize o embarque e o desembarque? O que impede que muitas famílias que pagam mensalidades caríssimas façam opção pelo transporte escolar público? É muito melhor e mais seguro. Os motoristas são profissionais nessa área. Vamos ter de buscar soluções. Áreas de carga e descarga são um caso típico. Já tive inúmeras situações em que o comerciante reclamava a ausência de área de carga e descarga. Ficamos em 1995 discutindo isso com o comércio e as empresas de transportes, mas quando regulamentávamos a situação, ficava toda alterada a regulamentação. Na verdade, ele queria o estacionamento para chegar lá e parar o seu carrinho, não queria para o cliente. Não era para carga e descarga. Nas auto-escolas acontece a mesma coisa. Temos total interesse em discutir, mas não é dizendo que é permitido às auto-escolas parar em fila dupla, ou que se pode parar em qualquer lugar, no caso dos táxis. O pressuposto tem que ser outro.

Por esse caminho - insisto monotonamente - de trabalhar em sessões, vamos, na verdade, fazer do Código letra morta. Agora, para discutir, estamos absolutamente à disposição.

O Sr. Presidente - A Presidência vai conceder a palavra ao Sr. Sebastião Alexandre Ramos, advogado.

O Sr. Sebastião Alexandre Ramos - Meu nome é Sebastião Alexandre Ramos, sou advogado e educador de trânsito há 18 anos. Tivemos a oportunidade de ver, na semana que passou, uma divergência entre a Polícia Militar e os fiscais designados pela BHTrans. Se realmente já está havendo uma melhor interação desses novos agentes de autoridade de trânsito... Gostaria também de aproveitar a oportunidade e dirigir uma pergunta ao Dr. Raimundo: qual será o mecanismo que os DETRANS vão utilizar para evitar o protecionismo nas retiradas das multas? Há que se observar que, no Brasil, quem paga multa são apenas as pessoas de menor poder aquisitivo e as que não têm - desculpem-me o termo - "QI", quem indicou. É sabido que é preciso realmente encontrar um mecanismo para evitar isso a qualquer custo, para que realmente tenhamos o mesmo peso e a mesma medida.

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Dr. Sebastião, o senhor até me assustou, porque tenho afirmado que, desde o início do Governo, a orientação clara que recebi do Secretário foi no sentido de que multa só se releva através do meio legal, ou seja, se o cidadão conseguir isso com uma defesa prévia, o que é um direito dele, inclusive, consagrado na nova legislação, no art. 281. O "QI", porque ele é rico e é uma autoridade, está abolido há muito tempo. Posso garantir. É exatamente por isso que, no ano passado, arrecadou-se R\$49.000.000,00, ou seja, todos pagaram as multas. O que o Código busca é justiça. O controle do talonário está sendo feito com uma seriedade tão grande, que não há como haver

furo. Posso garantir-lhe que elevar multa fora dos critérios legais não existe na atualidade.

Estamos dando ao cidadão a oportunidade de se defender, porque esse é um direito dele, e o Código lhe assegura essa oportunidade. Para o senhor ter uma idéia, chegamos a receber 200 pedidos de defesa prévia por dia, no DETRAN, o que é um recurso legal. Não sendo acolhida a defesa prévia, a pessoa terá que pagar a multa, para, então, recorrer à Junta Administrativa de Infrações - JARI. No ano passado, foram restituídos pela JARI - muita gente não acredita, mas faço essa afirmação - cerca de R\$500.000,00 às pessoas que conseguiram sucesso na defesa. Com o novo Código, o mesmo recurso na JARI não depende do pagamento antecipado. Então, o senhor vê que abriu-se o leque ao motorista infrator para que ele possa se defender. E, não conseguindo convencer a defesa prévia, que é feita na assessoria jurídica ou na JARI, ele terá que pagar a multa. Todos pagam. Isso é uma coisa que o Governo tem repetido. O próprio Governador repetiu isso muitas vezes, na imprensa. Em Minas Gerais, hoje todos pagam as multas. Faço um agradecimento aos Deputados, porque - essa é uma homenagem que presto a eles - não fui procurado por nenhum deles, em momento algum, para elevar multa. Recebi, sim, o encaminhamento de defesa prévia. Esse é o caminho que a lei prescreve, e é o que está sendo praticado.

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - Foi feita uma observação inicial sobre o relacionamento entre os agentes da BHTrans e os da Polícia Militar. Queria só aproveitar a oportunidade, considerando até o alcance do debate, para prestar um esclarecimento. Da aprovação do Código, da sanção presidencial até a entrada em vigor, só nos foi possível começar a fiscalizar porque havia, entre aspas, um estoque de concursados anterior. Todos sabem que não se consegue montar um concurso público municipal em três meses, muito menos chamar as pessoas, treiná-las, fazer o exame médico delas, etc., etc.

Muitas vezes, responsabiliza-se a prefeitura, dizendo: por que não se prepararam antes? Porque estamos trabalhando em termos de possibilidades inúmeras. Dependendo do que fosse eventualmente vetado pelo Presidente da República, dependendo de artigos que foram definidos à última hora, o rumo do Código mudava completamente. Não havia como preparar isso antes.

Na nossa situação, tínhamos 150 agentes que operavam o trânsito e cuidavam da fiscalização de transporte coletivo, bem como do transporte escolar e do táxi, e a eles foram incorporados mais 100, dos quais 50 estão em fase de treinamento.

Essa é uma atribuição nova? É. Há um exercício novo a ser desenvolvido? Sem dúvida. O nosso pessoal é qualificado. A exigência mínima é o 2º grau. Temos até distorção, o que funcionalmente nos dá dor de cabeça, porque metade das pessoas que atuam hoje como agentes têm curso superior, o que gera frustrações profissionais, etc. São pessoas de uma base teórica boa, mas conflitos há. Diria hoje, com muita tranquilidade, que a relação nossa com a Polícia Militar, em matéria de trânsito, é boa, mas vai ter que melhorar, porque estamos passando por uma outra situação que impõe um aprendizado: um da sociedade e um nosso, enquanto órgão público. Antes prevalecia uma lógica: apenas a Polícia Militar fiscalizava. Agora não é apenas a Polícia Militar. Numa cidade deste tamanho, até para potencializar nossos recursos, isso vai ter que ser harmonizado. Estamos buscando isso, e, sem dúvida nenhuma, podemos melhorar.

O entrevero que você citou seguramente vai ocorrer no futuro. Foi pequenininho. Depois que um major da PM e um advogado da BHTrans chegaram, em meia hora tudo estava resolvido.

O Sr. Presidente - Vamos conceder a palavra ao Vereador Washington Ângelo, que é Vice-Presidente da Câmara Municipal de Paula Cândido.

O Vereador Washington Ângelo - Quero fazer duas perguntas ao Dr. Raimundo. Dr. Raimundo, recentemente fiz uma viagem ao Rio com a minha família, esposa e dois filhos, um deles com a idade de cinco anos. Coloquei ambos no banco de trás, com o cinto de segurança, como manda o Código de Trânsito. Acontece que, depois de mais ou menos duas horas de viagem, meu filho de cinco anos dormiu. Ele se deitou de lado, e o cinto pegou em seu pescoço. Eu o colocava sentado direito, mas ele tornava a deitar. Chegou um certo momento em que não foi mais possível manter a situação. Tive de tirar o seu cinto, porque não sabia se dirigia ou se olhava o meu filho, que estava atrás. Gostaria de saber do senhor como teria de proceder nesse caso.

A outra questão é a seguinte: sabemos que geralmente todo o mundo, no final de semana, sai para o interior. Ao chegar ao interior, no domingo há aquele almoço, aquela caipirinha, aquela cerveja, naquele churrasco, ao qual a turma vai. Acontece que no outro dia as pessoas precisam viajar para Belo Horizonte. Quero saber como vão identificar o nível de álcool que está no seu sangue, porque, de repente, o cidadão pensa: estou bom, bebi ontem. Assim, volta dirigindo; na barreira, ele é parado, e, ao colocarem o bafômetro, comprova-se que ele ainda está com álcool no sangue. Ele diz: se soubesse disso, não viria. Mas ele não sabe o nível de álcool que será detectado. É a isso que gostaria que o senhor respondesse.

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - No primeiro caso, no meu entendimento, o senhor fez a opção certa, quando cuidou da direção do carro. Entre olhar o menino lá atrás nessa situação de emergência ou cuidar da direção, o senhor tinha de cuidar da direção. O senhor fez a opção certa. Quanto ao cinto ter se soltado, se entendi bem, e se o senhor não teve como manter a criança presa com o cinto, caso o senhor fosse interceptado por uma "blitz", o senhor explicaria a situação. Acredito que o policial, diante de sua explicação, saberia compreender a opção que o senhor fez, porque o principal, nesse caso, era que o senhor mantivesse a atenção na condução do veículo.

Muitos cidadãos têm nos perguntado sobre a alternativa de parar no sinal duas horas da madrugada ou de avançá-lo para não ser assaltado. Não vou dizer que ele deva avançar o sinal, mas, nesse caso, trata-se de uma questão de opção. O motorista pode ser multado, mas é para isso que existe o recurso. Sua argumentação será analisada na instância apropriada, e, desde que comprove que teve que avançar o sinal para não ser assaltado, sua multa será retirada.

Com relação à segunda pergunta do senhor, tenho a dizer que é muito difícil saber se o cidadão está com 5mg de álcool por litro de sangue ou com 4mg de álcool por litro de ar expelido pelo pulmão. Isso varia de cidadão para cidadão, dependendo do peso e do metabolismo de cada um. Mas uma coisa eu lhe digo: se o senhor vai a uma festa, vá de táxi; se vai viajar e vai beber, vá de ônibus. Evite usar o carro, pois hoje não se deve nem se pode correr o risco de ser apanhado fora da lei. No caso da bebida, em especial, a consequência é muito grave: desde a multa, que vai a quase 900 UFIRs, mais ou menos R\$873,00, até a suspensão do direito de dirigir pelo prazo de 1 a 12 meses, além da possibilidade de, dependendo do local em que for flagrado, ser processado criminalmente e condenado a até três anos de detenção.

Assim, o cidadão que sai para uma festa ou vai se encontrar com os amigos - e sabe que vai beber - deve ir de táxi. Se for longe, em outro município, deve ir de ônibus, mas não deve correr o risco de, tendo que dirigir, fazer uso de bebida alcoólica. Hoje basta uma cerveja ou uma dose mais caprichada de uísque para o motorista estar fora dos limites da lei. Então, beber e dirigir, não!

O Deputado Adeldo Carneiro Leão - A criação do novo Código de Trânsito Brasileiro significa para todos nós, autoridades e cidadãos, um sinal verde para a solução do problema da violência no trânsito.

Nesta Assembléia, na legislatura passada e na atual, tivemos oportunidade de, na Comissão de Direitos e Garantias Fundamentais, fazer seminários sobre essa questão. Concluímos que as causas do problema são muito variadas, muitas das quais foram, aliás, citadas aqui. Os debates, entretanto, ficavam muito restritos às pessoas mais desejosas de analisar o tema. Não se avançava muito em termos de construção da cidadania. Por isso foi extremamente positiva a vinda do Código de Trânsito Brasileiro.

Para todos nós será um desafio permanente compreender e aplicar a nova lei. Aqui foram citadas as questões legais importantes, de responsabilidade administrativa e de responsabilidade dos cidadãos.

Gostaria, entretanto, que trabalhássemos com outras questões, e talvez o Dr. Leonardo possa até comentá-las depois. Uma delas diz respeito à estrutura da sinalização, para que seja adequada à nova legislação. Isso não está ocorrendo, e está ocorrendo uma enorme confusão em nossas rodovias. Nos lugares em que o limite estabelecido nas placas é de 80km, entendemos que podemos agora fazer 110km. Mas nos trechos mais perigosos, com o limite de 40km e 60km por hora, não se pode entender a mesma coisa.

Essa é uma questão que, entendo, o Estado deve considerar com urgência e esclarecer o mais rápido possível à população usuária das estradas.

Essa é a questão que o Estado deve agilizar, para facilitar a compreensão por parte dos usuários do sistema de trânsito.

Outra questão é a não-utilização do cinto de segurança em situações especiais. Por exemplo: se uma criança está dormindo, a sua acomodação no banco traseiro sem o cinto de segurança pode ser uma condição de segurança maior. Isso pode garantir ao cidadão o direito de defesa.

Gostaria que o Dr. Marcelo analisasse essa situação. Como é a garantia de que nessa condição seria preservada a lógica da justiça e do bom-senso acima da letra da lei? Logicamente, o guarda ou o fiscal vão multar baseados na letra da lei, mas a justiça deve prevalecer, no sentido do bom-senso e da segurança do cidadão.

Finalmente, em relação à pontuação, vamos verificar que em todos os casos, das infrações gravíssimas às leves, há uma pontuação que é somada em um tempo indeterminado. Não seria importante estabelecer-se um limite de tempo para, em determinadas circunstâncias, infrações leves, por exemplo, esses números, esses valores, esses pontos caducarem? Logicamente, para isso devemos pensar na reformulação e no aprimoramento da lei.

O Sr. Marcelo Leonardo - Caro Deputado Adelmo Carneiro Leão, a respeito do direito de defesa no Código de Transito Brasileiro, é importante observar o seguinte: o art. 281 do Código diz que, lavrado o auto de infração pela autoridade, na rua, ele será encaminhado à autoridade do trânsito, para que ela verifique se o auto de infração é consistente ou não e, entendendo que é consistente, ela deve expedir a notificação.

Essa notificação tem que ser expedida, segundo o texto atual do Código, no prazo de 30 dias. Na redação original, de setembro de 1997, o prazo era de 60 dias. A Lei nº 9.602, de janeiro de 1998, reduziu esse prazo para 30 dias. Temos um dado concreto: o DETRAN, do Dr. Raimundo Inácio, deverá ter muita agilidade, porque, à medida que receber as autuações da Polícia Militar, da BHTrans, da Polícia Rodoviária Estadual, tem que expedir as notificações no prazo de 30 dias. Se assim não o fizer, o Código diz que será considerado insubsistente o auto de infração, e ele será arquivado, assim como o respectivo registro.

Então, já existe um prazo para garantir o direito de defesa. Esse é um aspecto. O segundo é que, no art. 282, por essa mesma lei de janeiro, foi acrescentado o § 4º, que diz que na notificação deve constar expressamente o prazo para o oferecimento da defesa, que não será inferior a 30 dias. No que diz respeito à multa, o art. 286 diz que o recurso poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

É claro que a autoridade policial que fez o auto de infração tem uma visão; quem vai julgar após a notificação deve ter uma visão de bom-senso para avaliar situações como essa, para eventualmente releva a multa em um julgamento administrativo com direito de defesa. Quem se sentir prejudicado ainda pode ir à JARI e à justiça também, até para que o Poder Judiciário aprecie se, de fato, ocorreu ou não a infração.

No que diz respeito a pontuação no tempo, estamos informados de que o CONTRAN está regulamentando, através de resolução, a fixação desse prazo, para que não fique fluido e a pessoa vá somando durante mais tempo para a avaliação da infração.

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - Gostaria de fazer uma observação em relação a isso. O princípio é um ano. Imaginemos uma régua de 12 meses. Você vai caminhando no tempo. Se teve uma infração em janeiro, já pagou, valeu em janeiro.

Em fevereiro do ano seguinte, aquela de janeiro caiu, ou seja, no espaço de 12 meses, entre a primeira e a última, não se podem totalizar os 20 pontos. Esse é o princípio. É como a corrida de Fórmula 1, em que se descartam os piores resultados.

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Sr. Presidente, queria apenas fazer uma complementação à contribuição do Dr. Antônio Carlos. Estamos informados de que o CONTRAN deve regulamentar o problema da pontuação. Sempre tivemos a referência dos 12 meses, mas os artigos ou parágrafos que se referiam a esse prazo foram vetados. Então, ficamos sem referência de prazo. Por isso, acreditamos, o CONTRAN resolveu dilatar o prazo até 1º de maio. Só então vamos aplicar a pontuação, com muito equilíbrio e bom senso. Será uma novidade tão grande no nosso trânsito, que vai motivar o motorista a não cometer infração, mas é preciso que haja muito critério por causa do motorista profissional. Se este, já com 15 pontos, perder o emprego, como irá conseguir um novo, se o empresário descobrir que ele já perdeu 15 pontos e, com mais 5, será punido com a suspensão de 1 a 12 meses? São problemas como este que o CONTRAN está estudando, para nos oferecer uma regulamentação com muito equilíbrio, a fim de que nenhum problema haja para a sociedade brasileira.

O Sr. Presidente - Temos três perguntas para o Dr. Raimundo. A primeira é de Misma da Silva Ramos: "Uma criança de 5 meses de idade pode ser transportada em veículo automotor, com o uso de cadeirinha?" A segunda é de Cleber Francisco, de Correntes, em Pernambuco: "A criança pode ser transportada em 'pick-up'? Até que idade?" A terceira é de Wilson Sousa, de Bonsucesso: "A criança pode ser transportada numa 'pick-up' Pampa?"

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Todas essas questões já estão regulamentadas pelo CONTRAN. O uso de caminhonete era proibido. Era infração gravíssima conduzir criança menor de 10 anos. Agora, está autorizado, com as necessárias cautelas. Tem de haver cinto de segurança ou cadeirinha, conforme a idade da criança.

O Sr. Presidente - Pergunta de José Justino para o Diretor do DETRAN: "Qual o procedimento a ser adotado por um motorista que foi injustamente autuado pela autoridade de trânsito?"

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - É direito dele apresentar, num primeiro momento, a defesa prévia. Não precisa pagar. Se não for feliz e acreditar que foi injustiçado, poderá recorrer à JARI, também sem pagamento. Não sendo feliz também na JARI, deverá fazer o pagamento e recorrer ao CETRAN, que é a última instância recursal. Terá, então, três oportunidades para provar que foi injustiçado.

O Sr. Presidente - Temos algumas perguntas dirigidas ao Presidente da BHTrans. A primeira é de Maria de Fátima, de Belo Horizonte: "Muitos pais optam pelos coletivos escolares, não só pela praticidade, como também pela segurança de seus filhos. É intenção dos órgãos competentes criar espaços reservados, próximos às escolas, para que não ocorram filas duplas?" Do Sr. Nilton Braga, condutor escolar, para o Presidente da BHTrans: "Por que não criar campanhas para outros motoristas, como 'Colabore, dê preferência ao transporte escolar?'" De Fátima, do Bairro Jaraguá, em Belo Horizonte, também para o Presidente da BHTrans: "O Código proíbe o estacionamento em fila dupla. Como solucionar o problema de embarque e desembarque nas escolas?"

O Sr. Antônio Carlos Ramos Pereira - Acho que já abordei isso antes, mas, sinteticamente, podemos dizer que existe regulamentação para transporte escolar na porta da escola. Estamos revendo isso e eliminando o estacionamento rotativo onde for o caso. Campanhas são feitas todo início de ano, estimulando o transporte escolar; aliás, custam caro, porque é dinheiro público.

Quanto à questão da fila dupla, solução há. Recentemente, estive na porta do Pitágoras, que é uma escola que não é pequena, e, partindo do pressuposto de que, se não houver o exemplo dos de cima, dificilmente vai pegar nos de baixo, mostramos que é possível resolver. Todos ficaram preocupados, chegaram mais cedo e estacionaram mais longe, mas isso pode ser equacionado. Acredito que o princípio deve ser o seguinte: que todos nos sentemos, os donos de escolas, os pais de alunos, os transportadores escolares e o poder público, pois certamente haveremos de encontrar a melhor solução para a cidade.

O Sr. Presidente - Pergunta de Renato Oliver para o Dr. Raimundo Inácio: "O Código antigo estabelecia que o condutor da categoria D poderia dirigir veículos da categoria C. O Código atual restringe bem e distingue as duas categorias. O condutor da categoria D pode conduzir veículos da categoria C?"

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Em princípio, quem pode mais pode menos. A exigência que se faz em determinadas situações é de cursos especializados. Mas, em princípio, o que pode mais pode menos.

O Sr. Presidente - Pergunta de Maria Márcia Campos, também para o Dr. Raimundo Inácio: "Por que a legislação anterior não permitia ao motorista dirigir sem camisa? Qual o motivo? O Código atual proíbe também?"

O Sr. Raimundo Inácio de Oliveira - Não proíbe, como também não proíbe dirigir descalço. É uma questão que realmente precisamos discutir. No caso de dirigir descalço, já falamos anteriormente que a proibição não existe. E, partindo do princípio de que o que não está proibido está permitido, então não existiria a infração. Mas tenho um entendimento pessoal de que dirigir descalço cria uma situação que poderá prejudicar o motorista, pois os pés ficam suados, podem escorregar nos pedais além de não alcançarem os pedais. Então, fizemos uma consulta ao DENATRAN apenas por uma questão de tranquilidade. Mas no atual momento não haveria como, encontrando-se um motorista dirigindo descalço, ele ser multado. Dirigir sem camisa também não constitui infração.

O Sr. Presidente - Duas perguntas dirigidas ao Dr. Marcelo Leonardo, Presidente da OAB-MG. A primeira é de Geraldo Faria: "Foram apontados os dispositivos inconstitucionais e inaplicáveis. O que de concreto a OAB-MG tem feito ou pode fazer em relação aos excessos?". A segunda é de Paula Rosa da Silva: "Diante dos artigos que estão, em tese, inconstitucionais, o que será feito para que eles se tornem constitucionais? Quando e qual o prazo?".

O Sr. Marcelo Leonardo - Havendo inconstitucionalidade em lei federal, quem pode declará-la genericamente, por meio de ação direta de inconstitucionalidade, é o Supremo Tribunal Federal. A OAB Federal - e não a Estadual - é que tem legitimidade para arguir inconstitucionalidade de lei em tese perante o Supremo Tribunal Federal. No caso particular, a pessoa que for autuada ou vítima de uma ação com base em dispositivo inconstitucional pode arguir a inconstitucionalidade no caso concreto em seu julgamento.

O Sr. Presidente - Pergunta do Sr. Gilberto Camargo Escoto: "Caso o motorista profissional tenha sua carteira apreendida, seus direitos trabalhistas estarão extintos ou suspensos? Ele poderá ser dispensado por justa causa?".

O Sr. Marcelo Leonardo - Há poucos minutos, conversei sobre esse assunto com o Dr. Antônio Carlos. Há uma grande preocupação dos advogados que atuam na área sindical em torno desse aspecto. Por quê? Se o motorista se envolve em uma infração grave, tem sua carteira apreendida, comete falta grave. E, cometendo falta grave, poderá ser demitido por justa causa. Esse é um dado extremamente preocupante. Seria bom que houvesse uma distinção entre a conduta do motorista amador e do profissional. Isso já aconteceu, segundo observação do Dr. Antônio Carlos, na França. Na nossa legislação, não há essa diferença. Então, há um sério risco. A empresa ficaria obrigada a pagar o salário do motorista enquanto sua carteira estivesse apreendida ou suspensa? Essa conduta não constitui falta grave? É claro que constitui. Esse é um problema sério para o motorista empregado.

O Sr. Presidente - Nossa teleconferência vai se encerrar. Portanto, esta Presidência vai distribuir essa centena de perguntas feitas por telefone aos debatedores. Eles vão respondê-las e encaminhar as respostas aos interessados.

Encerramento

O Sr. Presidente - A Presidência manifesta seus agradecimentos aos ilustres debatedores, às demais autoridades e participantes e ao público em geral, bem como aos telespectadores que nos prestigiaram, e, cumprido o objetivo da convocação, encerra a reunião, convocando os Deputados para a ordinária de logo mais, às 14 horas, com a ordem do dia já publicada. Levanta-se a reunião.

ORDENS DO DIA

Ordem do dia da 341ª reunião ordinária, em 25/2/98

1ª Parte

1ª Fase (Expediente)

(das 14 horas às 14h15min)

Leitura e aprovação da ata da reunião anterior. Leitura da correspondência.

2ª Fase (Grande Expediente)

(das 14h15min às 15h15min)

Apresentação de proposições e oradores inscritos.

2ª Parte (Ordem do Dia)

1ª Fase

(das 15h15min às 16h15min)

Comunicações da Presidência. Apreciação de pareceres e requerimentos.

2ª Fase

(das 16h15min às 18 horas)

Prosseguimento da votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 739/96, do Deputado Durval Ângelo, que dispõe sobre o uso de uniformes por policiais civis nos casos que especifica e dá outras providências. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto. A Comissão de Defesa Social opina por sua rejeição. A Comissão de Fiscalização Financeira opina por sua aprovação.

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.122/97, do Deputado Sebastião Costa, que autoriza o Poder Executivo a fazer reverter imóvel de sua propriedade ao Município de Miradouro. A Comissão de Justiça concluiu pela constitucionalidade do projeto na forma do Substitutivo nº 1, que apresentou. A Comissão de Fiscalização Financeira opinou por sua aprovação na forma do Substitutivo nº 1, da Comissão de Justiça. Emendado em Plenário, voltou o projeto à Comissão de Fiscalização Financeira, que deixou de emitir parecer, uma vez que a emenda foi retirada pelo autor.

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.390/97, do Deputado Paulo Schettino, que dispõe sobre a Caixa Beneficente dos ex-Guardas Cíveis e Fiscais de Trânsito e dá outras providências. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto. A Comissão de Direitos Humanos opina por sua aprovação com as Emendas nºs 1 a 6, que apresenta.

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.469/97, do Deputado Péricles Ferreira, que altera a Lei nº 11.658, de 2/12/94, que dispõe sobre a carreira de Administrador Público no Poder Executivo e dá outras providências. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto. A Comissão de Administração Pública opina por sua aprovação com a Emenda nº 1, que apresenta. A Comissão de Fiscalização Financeira opina por sua aprovação com a Emenda nº 1, da Comissão de Administração Pública.

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.013/96, do Deputado Dimas Rodrigues, que dispõe sobre a delegação de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de caráter domiciliar e dá outras providências. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto na forma do Substitutivo nº 1, que apresenta. As Comissões de Administração Pública e de Fiscalização Financeira opinam por sua aprovação na forma do Substitutivo nº 1, da Comissão de Justiça.

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.333/97, do Deputado Marcos Helênio, que determina a inclusão de estudos sobre Educação para o Consumo no ensino de 1º e 2º graus e dá outras providências. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto. A Comissão de Educação opina por sua rejeição. A Comissão de Fiscalização Financeira opina por sua aprovação.

Votação, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 478/95, do Deputado Marcos Helênio, que dispõe sobre o livre acesso da sociedade aos estabelecimentos policiais e carcerários. A Comissão de Direitos Humanos opina pela aprovação do projeto na forma do vencido em 1º turno.

Votação, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 901/96, do Deputado Raul Lima Neto, que dispõe sobre a condução de animais domésticos nas rodovias estaduais. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela aprovação do projeto na forma do Substitutivo nº 1, que apresenta.

Votação, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 913/96, do Deputado Jorge Hannas, que autoriza o Poder Executivo a fazer reverter imóvel de propriedade do Estado ao Município de Matipó. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela aprovação do projeto na forma do vencido em 1º turno.

Votação, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 1.153/97, do Deputado Dimas Rodrigues, que institui o Programa Estadual de Apoio à Cotonicultura e à Fruticultura Norte-Mineiras. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela rejeição do projeto.

Votação, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 1.363/97, do Governador do Estado, que autoriza o Poder Executivo a permutar imóvel com José Augusto Duarte Castanheira e outros. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela aprovação do projeto na forma do vencido em 1º turno.

Discussão, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.299/97, do Deputado João Batista de Oliveira, que autoriza o Estado a assumir a gestão e a manutenção de trechos rodoviários. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto com a Emenda nº 1, que apresenta. A Comissão de Administração Pública opina por sua aprovação com a Emenda nº 1, da Comissão de Justiça.

Discussão, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 326/95, do Deputado João Batista de Oliveira, que dispõe sobre a promoção, pela Loteria Mineira, de extração especial da Semana do Excepcional. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela aprovação do projeto na forma do vencido em 1º turno com a Emenda nº 1, que apresenta.

Discussão e votação de pareceres de redação final.

Ordem do dia da 342ª reunião ordinária, em 26/2/98

1ª Parte

1ª Fase (Expediente)

(das 14 horas às 14h15min)

Leitura e aprovação da ata da reunião anterior. Leitura da correspondência.

2ª Fase (Grande Expediente)

(das 14h15min às 15h15min)

Apresentação de proposições e oradores inscritos.

2ª Parte (Ordem do Dia)

1ª Fase

(das 15h15min às 16h15min)

Comunicações da Presidência. Apreciação de pareceres e requerimentos.

2ª Fase

(das 16h15min às 18 horas)

Prosseguimento da votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 739/96, do Deputado Durval Ângelo, que dispõe sobre o uso de uniformes por policiais civis nos casos que especifica e dá outras providências. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto. A Comissão de Defesa Social opina por sua rejeição. A Comissão de Fiscalização Financeira opina por sua aprovação.

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.122/97, do Deputado Sebastião Costa, que autoriza o Poder Executivo a fazer reverter imóvel de sua propriedade ao Município de Miradouro. A Comissão de Justiça concluiu pela constitucionalidade do projeto na forma do Substitutivo nº 1, que apresentou. A Comissão de Fiscalização Financeira opinou por sua aprovação na forma do Substitutivo nº 1, da Comissão de Justiça. Emendado em Plenário, voltou o projeto à Comissão de Fiscalização Financeira, que deixou de emitir parecer, uma vez que a emenda foi retirada pelo autor.

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.390/97, do Deputado Paulo Schettino, que dispõe sobre a Caixa Beneficente dos ex-Guardas Cíveis e Fiscais de Trânsito e dá outras providências. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto. A Comissão de Direitos Humanos opina por sua aprovação com as Emendas nºs 1 a 6, que apresenta.

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.469/97, do Deputado Péricles Ferreira, que altera a Lei nº 11.658, de 2/12/94, que dispõe sobre a carreira de Administrador Público no Poder Executivo e dá outras providências. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto. A Comissão de Administração Pública opina por sua aprovação com a Emenda nº 1, que apresenta. A Comissão de Fiscalização Financeira opina por sua aprovação com a Emenda nº 1, da Comissão de Administração Pública.

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.013/96, do Deputado Dimas Rodrigues, que dispõe sobre a delegação de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de caráter domiciliar e dá outras providências. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto na forma do Substitutivo nº 1, que apresenta. As Comissões de Administração Pública e de Fiscalização Financeira opinam por sua aprovação na forma do Substitutivo nº 1, da Comissão de Justiça.

Votação, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.333/97, do Deputado Marcos Helênio, que determina a inclusão de estudos sobre Educação para o Consumo no ensino de 1º e 2º graus e dá outras providências. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto. A Comissão de Educação opina por sua rejeição. A Comissão de Fiscalização Financeira opina por sua aprovação.

Votação, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 478/95, do Deputado Marcos Helênio, que dispõe sobre o livre acesso da sociedade aos estabelecimentos policiais e carcerários. A Comissão de Direitos Humanos opina pela aprovação do projeto na forma do vencido em 1º turno.

Votação, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 901/96, do Deputado Raul Lima Neto, que dispõe sobre a condução de animais domésticos nas rodovias estaduais. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela aprovação do projeto na forma do Substitutivo nº 1, que apresenta.

Votação, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 913/96, do Deputado Jorge Hannas, que autoriza o Poder Executivo a fazer reverter imóvel de propriedade do Estado ao Município de Matipó. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela aprovação do projeto na forma do vencido em 1º turno.

Votação, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 1.153/97, do Deputado Dimas Rodrigues, que institui o Programa Estadual de Apoio à Cotonicultura e à Fruticultura Norte-Mineiras. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela rejeição do projeto.

Votação, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 1.363/97, do Governador do Estado, que autoriza o Poder Executivo a permutar imóvel com José Augusto Duarte Castanheira e outros. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela aprovação do projeto na forma do vencido em 1º turno.

Discussão, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.299/97, do Deputado João Batista de Oliveira, que autoriza o Estado a assumir a gestão e a manutenção de trechos rodoviários. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto com a Emenda nº 1, que apresenta. A Comissão de Administração Pública opina por sua aprovação com a Emenda nº 1, da Comissão de Justiça.

Discussão, em 1º turno, do Projeto de Lei nº 1.512/97, do Governador do Estado, que autoriza o Poder Executivo a doar ao Município de Centralina imóvel que menciona. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto com a Emenda nº 1, que apresenta. A Comissão de Fiscalização Financeira opina por sua aprovação com a Emenda nº 1, da Comissão de Justiça.

Discussão, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 309/95, do Deputado João Batista de Oliveira, que torna públicos os documentos dos arquivos do DOPS, no período de 1964 a 1985. A Comissão de Defesa Social opina pela aprovação do projeto na forma do vencido em 1º turno.

Discussão, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 326/95, do Deputado João Batista de Oliveira, que dispõe sobre a promoção, pela Loteria Mineira, de extração especial da Semana do Excepcional. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela aprovação do projeto na forma do vencido em 1º turno com a Emenda nº 1, que apresenta.

Discussão, em 2º turno, do Projeto de Lei nº 1.176/97, do Deputado João Batista de Oliveira, que proíbe a cobrança de taxas, mensalidades e contribuições nas escolas da rede estadual e dá outras providências. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela aprovação do projeto na forma do vencido em 1º turno.

Discussão e votação de pareceres de redação final.

Ordem do dia da 80ª reunião ordinária da comissão de Defesa do Consumidor, a realizar-se às 9h30min do dia 3/3/98

1ª Parte (Expediente)

Leitura e aprovação da ata. Leitura da correspondência e da matéria recebida. Designação de relatores.

2ª Parte (Ordem do Dia)

Discussão e votação de proposições da Comissão.

Convidado: Sr. Ruy José Vianna Lage, Presidente da COPASA-MG, que discutirá a cobrança de taxas de lixo recolhidas pela Companhia.

COMUNICAÇÕES DESPACHADAS PELO SR. PRESIDENTE

COMUNICAÇÕES

- O Sr. Presidente despachou, em 19/2/98, as seguintes comunicações:

Do Deputado Sebastião Navarro Vieira, dando ciência do falecimento do Sr. Marcos Noronha, ocorrido em 16/2/98. (- Ciente. Oficie-se.)

Do Deputado José Militão (3), dando ciência do falecimento dos Srs. Lúcio Antônio Aguilar Rennó e Wellington da Fonseca Lima, ocorrido em 16/2/98, nesta Capital, e do Sr. Raimundo Nonato de Souza, ocorrido na mesma data, em Governador Valadares. (- Ciente. Oficie-se.)

MATÉRIA ADMINISTRATIVA

ATOS DA MESA DA ASSEMBLÉIA

Na data de 18/2/98, o Sr. Presidente, nos termos da Deliberação da Mesa nº 269, de 4/5/83, que consolida as normas do Regulamento Geral da Secretaria desta Assembléia Legislativa, c/c as Resoluções nºs 5.086, de 31/8/90, 5.090, de 29/12/90, 5.132, de 31/5/93, e 5.134, de 10/9/93, e de conformidade com as Deliberações da Mesa nºs 970, de 14/9/93, 1.225, de 14/6/95, e 1.390, de 17/2/97, assinou o seguinte ato:

dispensando Luiz Antônio Dias da Função Gratificada de Nível Superior - FGS, com exercício na Área de Pessoal.

Nos termos da Deliberação da Mesa nº 269, de 4/5/83, e nos termos do art. 21 da Resolução nº 5.086, de 31/8/90, c/c o disposto no art. 7º da Resolução nº 5.123, de 4/11/92, assinou o seguinte ato:

exonerando Murilo Andrade Nogueira do cargo em comissão e de recrutamento limitado de Assessor, padrão S-03, código AL-DAS-1-01, com exercício na Área de Pessoal.

Nos termos da Deliberação da Mesa nº 269, de 4/5/83, c/c as Leis nºs 9.384, de 18/12/86, 9.437, de 22/10/87, e 9.748, de 22/12/88, as Deliberações da Mesa nºs 400, de 22/11/89, 434, de 9/4/90, 845, de 11/3/93, 1.189, de 22/2/95, 1.360, de 17/12/96, 1.389, de 6/2/97, 1.418, de 12/3/97, e 1.429, de 23/4/97, e a Resolução nº 5.105, de 26/9/91, assinou os seguintes atos relativos a cargos do Quadro de Pessoal da mesma Secretaria:

exonerando Cláudia Ferreira Costa Alcântara do cargo em comissão e de recrutamento amplo de Assistente Administrativo, padrão AL-20, código AL-EX-01, com exercício no Gabinete do Deputado Gilmar Machado, Vice-Líder do PT.

nomeando Afrânio Junqueira Caetano para o cargo em comissão e de recrutamento amplo de Assistente Administrativo, padrão AL-20, código AL-EX-01, com exercício no Gabinete do Deputado Durval Ângelo, Vice-Líder do PT.

Nos termos da Deliberação da Mesa nº 269, de 4/5/83, e 463, de 19/9/90, que regulamenta a aplicação do art. 4º da Lei nº 10.254, de 20/7/90, c/c as Leis nºs 8.443, de 6/10/83, 9.384, de 18/12/86, observado o art. 5º da Resolução nº 5.132, de 31/5/93, e os arts. 5º e 6º da Resolução nº 5.105, de 26/9/91, e tendo em vista na alínea "c" do inciso III do artigo 36 da Constituição do Estado de Minas Gerais, assinou o seguinte ato:

aposentando, a pedido, com proventos proporcionais ao tempo de serviço, a partir de 19/2/98, Nora Lúcia de Moraes, detentora de função pública classificada em Agente de Execução do Grupo de Execução de Apoio à Administração da Secretaria da Assembléia Legislativa, na forma do disposto da Deliberação da Mesa nº 1.025, de 23/2/94.

Aviso de Licitação

Resultado de Julgamento de Licitação

Convite nº 13/98 - Objeto: suprimentos de informática - Licitantes vencedoras: US-Shop Comércio e Serviços Ltda. (subitem 1.3), Port Informática Ltda. (subitens 1.8 e 1.10), Deltatronic Comércio e Representações Ltda. (subitens 1.4 a 1.7, 1.9 e 1.12 a 1.17) e Clamper Indústria e Comércio Ltda. (subitens 1.18 e 1.19).

Extrato de Convênio

Termos de Convênio que entre si celebram a Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais e as entidades abaixo discriminadas, cujo objeto é a concessão de subvenção social e auxílio para despesa de capital

Convênio Nº 02854 - Valor: R\$7.000,00.

Entidade: Associacao Moradores Bairro Haydee Fajardo - Cataguases.

Deputado: Tarcisio Henriques.

Convênio Nº 02855 - Valor: R\$2.000,00.

Entidade: Caixa Escolar Deputado Abelard Pereira - Carandai.

Deputado: Tarcisio Henriques.

Convênio Nº 02856 - Valor: R\$3.000,00.

Entidade: Nucleo Assistencial Espirita Maria Cruz - Ipatinga.

Deputado: Tarcisio Henriques.

Convênio Nº 02857 - Valor: R\$2.000,00.

Entidade: Conselho Desenv. Comun. Ilha - Arcos.

Deputado: Maria Olivia.

Convênio Nº 02858 - Valor: R\$4.184,20.

Entidade: Associacao Benef. Nosso Lar - Montes Claros.

Deputado: Roberto Amaral.

Convênio Nº 02859 - Valor: R\$1.200,00.

Entidade: Associacao Comun. Capim Vermelho Unidade I Ribeiraозinho - Sao Francisco.

Deputado: Jose Militao.

Convênio Nº 02860 - Valor: R\$1.500,00.

Entidade: Caixa Escolar Olimpia Mourao Malheiros - Itabirito.

Deputado: Arnaldo Penna.

Convênio Nº 02862 - Valor: R\$4.000,00.

Entidade: Associacao Evangelica Nova Jerusalem - Janauba.

Deputado: Marcelo Goncalves.

Convênio Nº 02863 - Valor: R\$1.000,00.

Entidade: Congregacao Servas Reparadoras - Coromandel - Coromandel.

Deputado: Romeu Queiroz.

Convênio Nº 02864 - Valor: R\$2.500,00.

Entidade: Associacao Comun. Meninos Rua Ipanema - Ipanema.

Deputado: Jorge Hannas.

Convênio Nº 02865 - Valor: R\$1.000,00.

Entidade: Associacao Comun. Seara Luz - Santa Luzia.

Deputado: Jorge Hannas.

Convênio Nº 02866 - Valor: R\$25.000,00.

Entidade: Prefeitura Municipal Pote - Pote.

Deputado: Maria Jose Haueisen.

Convênio Nº 02867 - Valor: R\$4.000,00.

Entidade: Clube Maes Comunidade Espirito Santo - Uberaba.

Deputado: Adelmo Carneiro.

Convênio Nº 02868 - Valor: R\$1.500,00.

Entidade: Associacao Comun. Pequenos Produtores Rurais Barrigudas - Sao Joao Ponte.

Deputado: Elbe Brandao.

Convênio Nº 02869 - Valor: R\$2.000,00.

Entidade: Caixa Escolar Coronel Americo Vespucio Carvalho - Caparao.

Deputado: Joao Leite.

Convênio Nº 02870 - Valor: R\$8.400,00.

Entidade: Associacao Desenv. Social Conselheiro Lafaiete - Conselheiro Lafaiete.

Deputado: Arnaldo Penna.

Convênio Nº 02871 - Valor: R\$4.000,00.

Entidade: Vila Jesse Esporte Clube - Tres Coracoes.

Deputado: Ailton Vilela.

Convênio Nº 02872 - Valor: R\$2.500,00.

Entidade: Associacao Sem Casa Brumadinho - Brumadinho.

Deputado: Ivo Jose.

Convênio Nº 02873 - Valor: R\$2.000,00.

Entidade: Loja Maconica Caminho Inconfidentes - Itabirito.

Deputado: Bene Guedes.

Convênio Nº 02874 - Valor: R\$1.550,00.

Entidade: Caixa Escolar Geraldino Rodrigues Cunha - Uberaba.

Deputado: Paulo Piau.

Convênio Nº 02875 - Valor: R\$5.000,00.

Entidade: Prefeitura Municipal Chapada Gaucha - Chapada Gaucha.

Deputado: Raul Lima Neto.

Convênio Nº 02877 - Valor: R\$2.000,00.

Entidade: Associacao Comun. Nova Vida - Itinga - Itinga.

Deputado: Jose Braga.

Convênio Nº 02878 - Valor: R\$5.000,00.

Entidade: Centro Infantil Mae Chica - Claudio.

Deputado: Geraldo da Costa Pereira.

Convênio Nº 02879 - Valor: R\$25.000,00.

Entidade: Associacao Comun. Acao Social Educacional Medio Piracicaba - Joao Monlevade.

Deputado: Mauri Torres.

Convênio Nº 02880 - Valor: R\$2.000,00.

Entidade: Associacao Comun. Bairro Nossa Sra. Aparecida - Santos Dumont.

Deputado: Luis Fernando Faria.

Convênio Nº 02881 - Valor: R\$3.000,00.

Entidade: Associacao Unida Santaritense - Chapada Norte.

Deputado: Jose Braga.

Convênio Nº 02882 - Valor: R\$8.000,00.

Entidade: Prefeitura Municipal Palmopolis - Palmopolis.

Deputado: Jorge Hannas.